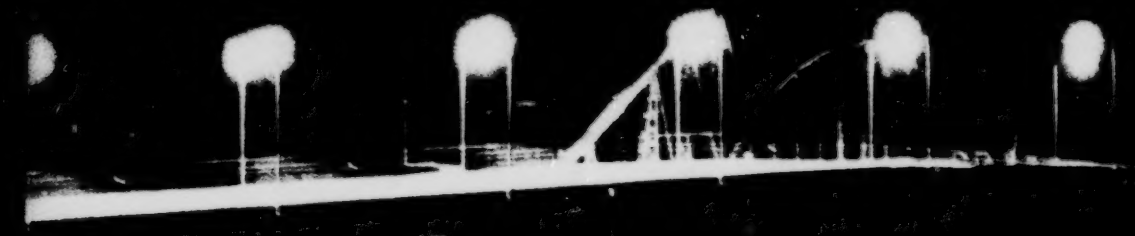
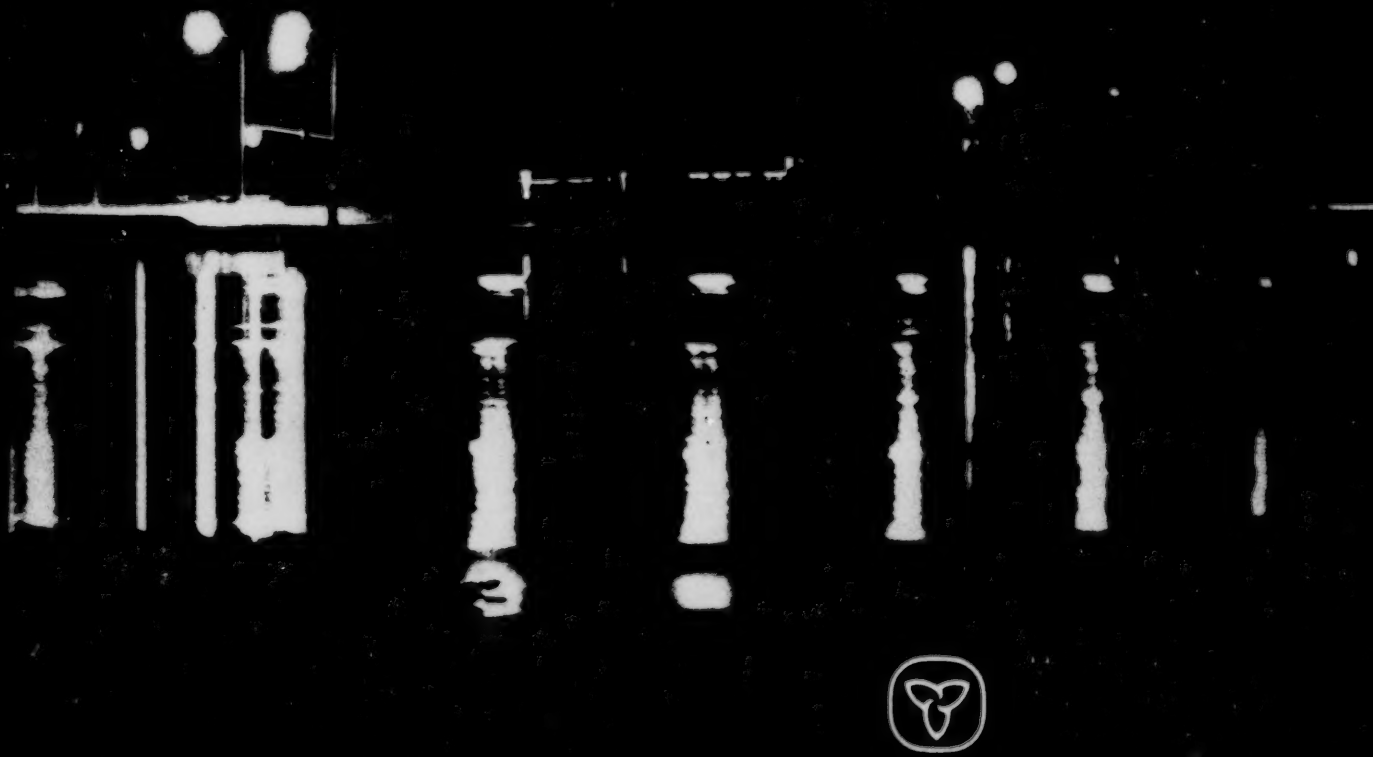
ANNUAL REPORT
1985-1986





87-01086/

MTC ANNUAL REPORT

Copies available . . . (at $2.50) . . . from the Ontario Government Bookstore, 880 Bay St., Toronto for personal shopping. Out-of-town customers write to Publications Services Section, 5th Floor, 380 Bay St., Toronto, Ontario M7A 1N8. Telephone 965-6015. Toll free long distance 1-800-268-7540, in Northwestern Ontario 0-Zenith 67200.

Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario, and payment must accompany order.

Annual Report 1985-1986

for the
fiscal year
ending
March 31, 1986

Ontario

Ministry of
Transportation and
Communications

To The Honourable Lincoln M. Alexander,
Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR,
The undersigned takes pleasure in laying before you the Annual Report of the Ministry of Transportation and Communications for the fiscal year ending March 31, 1986.

Respectfully submitted,

Ed Fulton

Ed Fulton
Minister

To The Honourable Ed Fulton
Minister of
Transportation and Communications

Sir,

I have the honour to present the report of the activities of the Ministry of Transportation and Communications for the fiscal year ending March 31, 1986.

Respectfully submitted,

David G. Hobbs

David G. Hobbs
Deputy Minister

Table of Contents

	Page
Deputy Minister's Summary	1
Deputy Minister's Office	3
Communications	6
Provincial/Municipal Transportation	8
Provincial Highways	15
Engineering and Construction	19
Highway Operations and Maintenance	25
Safety and Regulation	28
Finance and Administration	32
Convictions Registered under The Highway Traffic Act	44
Ministry Expenditure by Highway	51

Deputy Minister's Summary

I'm extremely proud of my staff for having met the challenges of the year 1985-86 with flexibility and commitment. Once again, MTC employees across the province provided the people of Ontario with an outstanding degree of public service.

Highways

Total expenditure for highway and freeway construction came to $201,974,611 with an additional $180,564,400 going toward subsidies for municipal road construction.

MTC continued to concentrate on the maintenance of the infrastructure with a total of $236,570,612 allocated to the maintenance of the King's Highway network. Construction or repair work was completed on 1,000 km of highway and work was done on 117 bridges.

The twinning of the Burlington Bay James N. Allan Skyway was completed six months ahead of schedule and the freeway traffic management system put into operation. Traffic was switched to the new structure so refurbishing of the old skyway could begin.

Major freeway projects during the year included: the westerly extension of Highway 403 from Rest Acres Rd. to Highway 401; improvements to the QEW corridor between Burlington and Hamilton; and the staged construction on Highway 401 south of the Pearson International Airport and Brampton Bypass with completion of a project at Highway 400 and Highway 7.

Work continued on the expansion of Highway 400 and Highway 69 to a four-lane limited access freeway; on Highway 404 from Highway 401 towards Newmarket; along Highway 11 between Crown Hill and Gravenhurst; and on Highway 35/115. Rehabilitation work continued at an accelerated rate on the Ottawa Queensway.

In northern Ontario, major work continued on Highway 11 and Highway 144 New. Construction began on Highway 65 Elk Lake easterly; Highway 575 from Verner northerly; Highway 637 west of Highway 69 and Highway 11B from Highway 11 to Cobalt and Haileybury.

Transportation Programs

During the fiscal year, a total of 73 municipalities with municipal transit service received $141,700,000 in operational subsidies and $207,700,000 in capital assistance.

Work continued on the Transit Information, Communication and Control Systems projects to develop and implement a range of computer-based transit support packages to assist in managing and controlling many of the important functions of transit. Software installations were undertaken in Hamilton and Mississauga.

In Ottawa-Carleton, work continued on the transitway with about one-half of the 31 km system operational.

In the area of specialized transit for physically disabled persons, the number of municipalities providing service continued to grow and reached 53 in 1985. TTC's Wheel-trans department placed an order for 30 Orion buses specially designed for transporting physically disabled persons.

Air Services

Through the Remote Airport Development Program, staff provided for construction and maintenance of a system of public airports in remote areas of northern Ontario. Currently, the system includes 20 operating airports with an additional three under construction.

Staff provided municipalities with technical assistance in developing and maintaining a system of municipal airports. Advice was provided in planning, designing and the operation of airports. The program was made available to 51 municipalities covering much of the province's geographic area.

Air services staff continued to monitor the level of Ontario air passenger and cargo services available to Ontario businesses and the travelling public. This involved, in part, an assessment of air carrier applications for new and improved services submitted to the CTC, the federal agency responsible for licensing and regulating commercial air service activities.

Marine Services

Office staff continued to support and promote Ontario's marine transportation industry by hosting an industry-government marine outlooks seminar at which major concerns and opportunities facing marine services were discussed.

A number of information and marketing activities aimed at the offshore market were undertaken and in the area of planning and innovation, phase II of a project to generate new ideas relating to marine operations and technology was completed. Over 500 responses were received providing suggestions for innovations and improvements in all sectors of the marine transportation industry.

Rail Services

Staff was involved in the co-ordination and representation of Ontario's interests and positions in such activities as service levels, abandonments, line rationalizations, regulatory matters, freight and passenger issues, rail safety, including road/rail conflicts, operations and areas of technology having industrial potential.

The development and representation of provincial interest and positions involved liaison with Ontario Ministries of Northern Development and Mines, Natural Resources, and Industry, Trade and Technology, other Canadian provinces and, where appropriate, with the states of New York and Michigan.

Communications

In 1985-86, staff made 24 submissions to the federal Department of Communications and Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) on issues affecting Ontario. In addition, staff participated in seven CRTC hearings.

Staff participated in the introduction of a road weather information service in four MTC districts to provide a practical, cost-effective information service for the highway maintenance and engineering division.

Other activities included consultation and design of a joint Ontario Government/Ontario Hydro/Metro Toronto private telecommunications network, utilizing fibre optic technology; review of "smart building" technology for improving energy efficiency in government buildings; and investigation of road sensing equipment and packet radio technology for improved information gathering from field operations.

Research

The increasing co-operation and involvement, through the development of strategic highway research programs in Canada and the U.S.A., with other jurisdictions and technical societies to address problems of mutual concern and the growing use of micro-computer technology, were two significant trends in research in 1985-86.

Under the code name TIES (Technology Information Exchange Service), a pilot project was begun to establish designated source, contracts bulletin, ministry directives and other information on a cross-Canada data network where it can be accessible to anyone with an ordinary computer or word processor, without incurring long distance phone charges.

Trucks and Buses

The Bus Transportation Office continued to co-ordinate government-industry-consumer deliberations on provincial intercity bus policy. Other policy issues addressed by staff included: the streamlining and clarification of charter regulations; policy analysis of the role of urban transit operators in the innercity charter market; an examination of tour and sightseeing services within municipalities; and modifications to the bus tariff review and approval process.

Truck transportation staff continued with the developmental work required to implement the new approach to trucking regulations as documented in the report, "Responsible Trucking."

Safety and Regulation

Staff continued to take leading roles in the development of new vehicle inspection regulations and national standards for public motor vehicles used in transportation of people and goods.

During the past year, drinking/driving continued to be a major concern. Staff co-ordinated passage of the Highway Traffic Act (HTA) amendments which increased driver licence suspension periods for drinking/driving offences under the Criminal Code and for driving while prohibited or disqualified when driving. Methods to diagnose and treat chronic drinking/driving offenders were under review.

Small gains were made in the area of motorcycle safety during 1985. Total and alcohol-use related motorcycle fatalities declined nine per cent from 1984 fatality figures. Staff co-ordinated a seminar attended by representatives of government, industry, safety associations and public interest groups to discuss initiatives to improve motorcycle safety. This resulted in the development of a new, more comprehensive motorcycle operator skill test, for implementation on a pilot basis for the 1986 riding season; and revisions to the 1986 Motorcycle Driver's Handbook.

A new motor vehicle accident report form was developed to simplify the reporting of accidents by the police and improve the accuracy and timeliness of accident information. Testing of the form was scheduled to begin in 1986.

The following summarizes expenditures reported by the financial comptroller for the fiscal year 1985-86 with comparative figures for the preceding year:

	Fiscal Year Ending	
	March 31, 1985	March 31, 1986
Ministry administration	$ 44,031,359	$ 58,622,139
Policy planning and research	10,050,509	11,695,725
Safety and regulation	75,126,179	81,117,894
Provincial highways	515,633,572	540,148,967
Provincial transit	88,000,000	99,414,000
Provincial transportation	7,411,293	8,251,550
Municipal roads	521,189,321	537,634,638
Municipal transit	322,710,607	351,510,281
Communications	2,941,402	3,343,398
	$1,587,094,242	$1,691,738,592

Deputy Minister's Office

Affirmative Action Program

The program goal was to achieve equity of employment for women by ensuring a minimum of 30 per cent female representation in all classifications.

During the second year of a three-year strategy, emphasis was again placed on five areas of special concern; middle and senior management, technology-related occupations, engineering positions, highway operations and maintenance.

In these and other initiatives, staff provided technical assistance to managers and co-ordinated MTC's affirmative action plan and activities.

Accomplishments included:

- 81 development assignments completed under the accelerated career development program;
- 21 developmental assignments initiated through the affirmative action incentive fund;
- training of 12 women through the computer application and other formal training programs to qualify them for systems-related positions;
- 148 women hired in contract positions in highway operations and maintenance;
- 68 career and work-related counselling sessions with ministry women;
- initiating the development of an on-site daycare centre in the Downsview complex, including the formation of a daycare working committee, and a management steering committee; providing the committees with assistance in the design distribution and evaluation of an employee childcare needs survey;
- assisting in the initiation of a workplace childcare project in the regional office in Kingston;
- initiating credit courses in computer studies for ministry employees – courses were held in the Downsview complex and conducted by Seneca College;
- an Affirmative Action conference held for approximately 75 unit representatives and council members; and,
- the provision of technical assistance and support to the Affirmative Action network representatives in the carrying out of the roles and responsibilities.

Internal Audit Branch

It is the Branch's mandate to audit the total ministry operations every four years. Last year was the second in the four-year cycle. Each year an audit plan is presented to the audit committee for approval as well as a long range or four-year audit plan.

The audit plan is carefully prepared each year, giving consideration to the overall programs within the ministry. Factors considered include risk, sensitivity, time elapsed from the previous audit, a suitable mixture of audits from the various programs, input from members of the audit committee and, naturally, each year's plan has to dovetail with the four-year overall plan.

In 1985-86, a total of 41 audit reports were issued covering all major ministry program areas. This number was made up of 17 reports from financial and management audit office with a heavy emphasis on the Safety and Regulations Program; 19 reports from engineering systems audit office, mainly on the regions' and districts' operations; and five from EDP office, where a major review of the vehicle registration system was the most noteworthy. Included in the above numbers was audit work for Ministry of Northern Development and Mines, GO Transit, UTDC and Expo '86.

Branch staff was 76, including support staff. There were no changes in the senior members, but changes took place with the junior staff.

Staff were more familiar with their duties in the "expanded role of audit", whereby more attention is paid to overall financial and management controls as opposed to the former more detailed checking. It appeared that there was a better acceptance of the audit role by senior staff and managers. Recognition of the constructive role the branch was more apparent in the overall management of the ministry. The shift toward placing more emphasis on the three "E's" of auditing; effectiveness, efficiency and economy, became more evident. This will be developed in the coming year.

The maturing of the computer age and greater emphasis paid to micro-computers and the systems approach to work provided a continuing challenge.

Following up on the audit report recommendations was, of course, critical to the audit effort. The development of a follow-up process was completed in 1984 and responsibility for it given to Strategic Policy Secretariat staff.

In addition to the normal audit work, staff provided support to other ministry areas in connection with contractors' claims, plus staff and agency financial problems. EDP personnel served as consultants or advisors to many groups to ensure audit trails existed in all new systems under development.

Strategic Policy Secretariat

The secretariat was composed of three offices which support the minister, deputy minister and the Strategic Policy Committee (SPC). The three offices are: policy co-ordination office, outlooks office, and, human and social factors office.

Policy Co-ordination Office

Staff was responsible for promoting, monitoring and facilitating strategic management at MTC and co-ordinating the operation of the ministry's strategic

management processes. As part of this, they managed the specific activities of the annual strategic planning process, reviewed and recommended changes to the process, co-ordinated MTC's senior policy committee (SPC), cabinet submissions, answers to questions in the Legislature, and provided liaison with central agencies.

Personnel also provided special support for the minister and deputy minister, e.g., co-ordinated responses to government initiatives and issue statements for premier's and minister's attention. Other duties included co-ordination of the audit committee, liaison with the ombudsman's office, management of consultant assignments committee, and co-ordination of the implementation task force for Bill 34, Freedom of Information and Protection of Individual Privacy.

A "Strategic Directions 1986" publication was prepared to provide an overview of the ministry's strategic management style and the directions formulated to deal with emerging issues. This document was based on MTC's earlier response to the premier's request that each ministry outline their strategic priorities as Ontario moves into the advanced industrial age. Input was also provided to the government strategic plan for 1986 through participation on interministerial sub-committees of the Cabinet Committee on Economic Policy (CCEP).

Outlooks Office

Staff's main function was to identify and analyze emerging trends in the external environment in order to assess potential implications related to the transportation and communications fields. The data base covered a wide variety of secondary information sources, such as subscriptions to newsletters on future research, public opinion surveys and an opinion leader research program.

Information was disseminated mostly through presentations to SPC, program committees and ministry offices. Experts were also invited to outlooks sessions and senior management conferences to speak on current topics, including regulatory reform, free trade, the changing nature of work, Canada's international competitiveness, and opinion leader trends.

An outlooks presentation, regarding the transition to a post-industrial society, as well as the premier's issues, were integrated into the annual strategy planning session and became part of the "1986 Strategic Directions".

Three specific outlooks studies were completed: one dealt with the marine mode in Ontario, others on the monitoring of regulatory reform in the United States with respect to air and intercity bus transportation. A review of trucking deregulation as well as an outlook study of intercity bus transportation in Northern Ontario was initiated.

As part of the SPS, outlooks office staff also included appropriate career development opportunities in its staffing strategy.

Human and Social Factors Office

Staff was responsible for carrying out research and providing professional advice dealing with human and social considerations in the development and evaluation of ministry programs, policies and corporate directions. This office was a recent addition to SPS to strengthen and emphasize human/social factors in transportation and communications.

Personnel were involved in a variety of major projects and consulting services. They carried out their responsibilities for providing advice and co-ordinating the process for approvals of surveys of the public. The ministry directive and guidelines on surveys of the public were revised to accommodate new requirements of Cabinet Office.

Educational materials and written tests on competency were developed and field-tested for entrants to the for-hire trucking industry. A report was prepared on the application of aesthetics in transportation design. Evaluations were completed of different types of foreground materials in overhead freeway guide signs, the probationary licensing program, the Telidon Aviation briefing system, and a joint study of the human factors in new TV-related services. A survey was implemented of licensed disabled drivers in Ontario who required special equipment, such as hand controls; an evaluation was initiated of the Telidon Road Weather Information System for maintenance operations.

Consulting advice was provided on a range of issues, such as public surveys, demerit point allocations, freeway traffic management, rest areas and customer service. Staff also participated on numerous committees, such as motorcycle safety and driver improvement.

Public and Safety Information Branch

Branch staff met MTC's overall communications' needs, including liaison with radio, T.V. and print media.

During the fiscal year, information materials produced and distributed totalled over six million. The Driver's Handbook and the Motorcycle Driver's Manual were just two of the many safety-related brochures, posters and pamphlets produced and distributed by this branch.

Safety curriculum materials were produced for distribution to Ontario public and separate schools in addition to driver courses in secondary schools and some community colleges.

Personnel also produced the Ontario Traffic Safety Bulletin, MTC News, Ontario Motor Vehicle Accident Facts and an affirmative action newsletter, Working Together.

In addition, information officers were involved in the production of radio and TV commercials, A/V scripts and display advertising for newspapers and magazines.

Over the course of the year, audio-visual staff produced four films, as well as MTC's annual "Ontario on the Move". They were on winter driving, the history of the Burlington skyway, the twinning of the skyway and truck testing.

Section personnel maintained an audio-visual library of traffic safety films and video tapes for distribution to schools, police and the public.

Staff produced 24,500 black-and-white photographs, 21,000 colour slides and duplicates and 350 portraits.

Staff designed and built the Response Theatre for Ontario Place's Future Pod, hosted by CATOM, the voice and movement activated robot. A fleet of six vidicars was also designed to test driving skills.

The safety trailer was redesigned with the theme: "Go Safely into the 21st Century," to feature an electronic show designed to promote safe driving and to fight alcohol abuse and included an interactive game arcade.

Information officers researched and wrote 94 speeches and statements for the minister and deputy minister, in addition to editing material for senior staff. Three hundred and two general, contract and tender news releases were written and distributed.

Staff provided advice and guidance in communications planning to other MTC offices/divisions.

Other responsibilities included the co-ordination of official functions for the ministry, such as news conferences, municipal airports and highway opening ceremonies.

During the year, information staff answered more than 145,000 telephone requests for up-to-date information, 120,000 requests for general information and replied by mail to a further 1,400 enquiries.

Management Improvement Branch

Branch staff provided an internal consulting service to the deputy minister and senior management committees in developing and evaluating potential improvements in the management and organization of the ministry. In fulfilling this role, they undertook varied corporate management and organization assignment which included the investigation of progressive practices in other public sector and private industry organizations and extensive internal dialogue with executives and operational representatives.

Personnel also provided service and assistance in individual program executives and office managers in assessing their own particular business needs and development while determining appropriate organizational strategies.

In addition, they were often participants in intra-ministry task forces where they contributed a corporate and objective perspective to the issues under review.

In keeping with the increasing use and application of technology in the ministry, several assignments included work related to that subject. These included a review of the overall management responsibilities for MTC's distributed data processing facilities and system applications. A further topic was the implications of converging technologies on the respective responsibilities and relationships of the ministry's Computer Systems and Supply and Services branches. The staff also completed a review of the fiscal charge-back arrangement associated with the provision of computer services to ensure it incorporated the appropriate degree of equity and accountability.

Continued attention was also given to improving the effectiveness of the MTC's management systems. Projects included the development and adoption of a guideline for the implementation of operational planning; a review of the performance budgeting cost accounting system to determine its future course of development and application. The business system methodology applied to Licensing and Control Branch functions was also investigated to develop a comprehensive approach and ensure appropriate organizational assignment of responsibilities.

Branch activities included several specific management initiatives and reviews. A study was completed of the products and services provided by Supply and Services and recommendations on future delivery strategies were approved.

Recommendations were also accepted on the roles and responsibilities of head office and operational managers in respect to marketing and public or client communications. Finally, staff participated in the review and recommendations of various organizational revisions proposed throughout the fiscal year.

Office of Legal Services

Office staff provided legal services to the minister and MTC. Legal officers are members of the Ministry of the Attorney General's staff seconded to MTC, located at head office and in each of the regions except Thunder Bay.

They provided legal advice on all aspects of the ministry's programs and prepared legal documentation through which such programs are carried out, e.g., contracts, claims, property acquisitions and disposals.

Legal office counsel provided representation before various administrative boards and tribunals such as the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission and Canadian Transport Commission.

They also conducted prosecutions for offences under the ministry's statutes, e.g.: The Highway Traffic Act, Public Vehicles Act and Public Commercial Vehicles Act, as well as the Motor Vehicle Transport Act (Canada).

Personnel advised on legislation affecting the ministry and prepared and recommended amendments to the statutes administered by MTC.

During the past year, areas of special activity were the refinement of proposed legislation for the economic and safety regulation of trucking and analysis of the impacts of the government's freedom of information and protection of individual privacy initiatives.

Legislative activity focused on amendments to the HTA to more effectively address the problem of drinking and driving through mechanisms within provincial jurisdiction and to be complimentary to changes in the Criminal Code (Canada).

Claims Section

Staff initiated claims on behalf of MTC against third parties for damage to Crown property arising from accidents on the King's Highway; investigated and resolved (frequently by negotiation) claims made against MTC (and, in some cases, the provincial government) arising from a variety of circumstances, such as:

- accidents involving provincial government vehicles (excluding Ontario Provincial Police);
- accidents resulting in injuries to government employees, while on duty by the action of a third party;
- accidents arising from alleged lack of maintenance of the King's Highway;
- accidents or emergencies on the King's Highway necessitating the presence of municipal fire departments;
- accidents or damage to third parties as a result of highway construction work;
- damage or flooding to third party property arising from alleged improper drainage;
- depletion of rural well water supplies or pollution of wells allegedly from highway construction work, winter road maintenance or sand/salt storage facilities;
- damage to private residences allegedly attributed to vibration from construction work or dynamite blasting;
- crop damage claims said to have been caused by weed spraying operations;
- spraying of automobiles or private property during mulching operations or highway zone-stripe painting; and,
- claims arising from incorrect computer information emanating from the Licensing and Control Branch.

Staff instituted claims against the public for damage to Crown property such as bridges, light standards, guide rails, etc. and, where necessary, arranged for legal action to be taken against responsible parties through the Ministry of the Attorney General.

Communications

The division is comprised of the Broadcasting and Cable Branch, Telecommunications Branch, and operations and technology office. Each contributes towards achieving the division's objectives:

1. to ensure that users of communications in Ontario have access to a reasonable choice of services at fair prices;
2. to promote efficiency and effectiveness in communications networks, and,
3. to contribute to economic growth in the communications sector.

Personnel are involved in a broad range of activities, including policy development, regulatory interventions, industry support and techology application.

A major portion of their effort is expended in policy activities, designed to influence decisions regarding communications at the federal level. In 1985-86, 24 submissions to the federal Department of Communications (DOC) and Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) were made. In addition, staff participated in seven CRTC hearings.

Broadcasting and Cable Branch

Staff actively promoted policies, positions and activities relative to broadcasting and cable interests of Ontario's residents and industries, through research, investigations and presentations to the CRTC and federal government. They also promoted economic growth in the broadcasting and cable and related industries. The Branch included the cable broadcast and television and radio policy offices.

Television and Radio Office

Staff represented the interests of Ontario in matters related to broadcasting by identifying and evaluating regulatory issues and developing and recommending policies and positions on policy matters to the CRTC and federal government in order to influence federal policy.

They prepared several major documents in 1985-86, including submissions to the CRTC or DOC on the following matters:

— Northern Native Broadcasting: In its written submission and oral comments to the CRTC, Ontario made the case that native communities should have access to an increased choice of broadcast services and opportunity to produce and distribute their own programming. The CRTC decision reflected many of Ontario's recommendations;

— FM Radio Policy and Regulations: Ontario continued its efforts to have the CRTC revise its FM radio policies and regulations to allow the industry greater flexibility;

— Position Paper on Broadcasting Policy: In a submission to DOC and Federal Government's Broadcast Review Task Force, Ontario set out approximately 25 recommendations regarding the future of the Canadian broadcasting system. The role of the public and private sectors, and the opportunities provided by existing and new technologies were among the matters addressed.

Office personnel also administered surveys on the attitudes of FM radio listeners and satellite dish owners in Ontario; was responsible for a study of considerations in the development of new television-related services. In addition, they co-ordinated the quarterly publication of the Ontario Communications News which is distributed to interested parties.

Cable/Broadcast Office

Personnel represented Ontario interests in matters relative to cable TV services and other non-broadcast delivery technologies. They identified and evaluated regulatory issues and developed and recommended policies and positions to the CRTC and federal government to influence federal policy.

In addition to other activities, including ongoing liaison with the cable and related industries, staff prepared submissions and comments to the CRTC on:

— *Cable Carriage of Specialty Services:* Access – for the subscriber, the specialty service provider, and the cable operator – was the key issue addressed in a submission to the commission;

— *Cancom:* In a general representation before the CRTC, the province expressed its concern about the changing role and mandate of Cancom, (originally licensed specifically to extend TV service in northern communities) and, in particular, the implications of these changes for the remote and underserved communities it was intended to serve. A key point was the commission should hold a special hearing on issues related to Cancom;

— *Cable TV Regulations:* While supporting the general direction of the CRTC's proposed new regulations, Ontario made several recommendations for change, particularly in those instances where the commission had clearly curtailed the diversity and choice available to subscribers.

Personnel also commented on applications to offer pay TV services as part of the service provided for the basic monthly cable fee. As well, they continued their efforts to identify overseas opportunities for the Canadian cable TV industry. Policy positions were also developed to promote fair competition between cable and (S) MATV ((Satellite) Master Antenna Television) systems.

Telecommunications Branch

Staff promoted policies, positions and activities relative to telecommunications interests of Ontario's residents and industries through research, investigations, and presentations to the CRTC and Federal Government. They also promoted economic growth in the telecommunications sector.

Telecommunications Policy Office

Office personnel dealt with broad policy matters and were the primary point of liaison with the federal and other provincial governments on these matters. They were also responsible for matters affecting Ontario's independent telephone companies. In 1985-86, projects included:

— A brief which presented Ontario's views on the privatization of Teleglobe Canada was submitted to the federal government;

— Preparation and distribution of the initial issue of the Ontario Communications Handbook. The handbook provided a comprehensive overview of broadcast and telecommunications services, facilities and regulation in Ontario, and was available at community information centres and public libraries throughout the province;

— Support for federal-provincial ministers and officials meetings and negotiations toward a national telecommunications policy;

— A major five-phase review of the need for general regulations for the 30 independent telephone companies including the telephone systems and their customers;

- A survey of independent telephone systems concerning their ability to implement line load control;
- A survey of residential and small business customers telephone usage and their attitudes towards telephone rate structures;
- A study of local measured service pricing issues; and
- Active participation in a joint federal-provincial study on the impact of international competition on the Canadian telecommunications industry and its users.

TV Industry Development Office

Office staff analyzed industry trends and provided assistance to telecommunications industries in Ontario. The major activities of the office in 1985-86 included:

- Assistance provided to 34 small and medium sized businesses ranging from business plan development to accessing federal and provincial government funding;
- Developed a briefing paper on the potential effects of free trade on the telecommunications manufacturing and services sectors;
- Commissioned a major report on employment patterns and trends in the telecommunications Ontario industry;
- Preparation of a staff report on "Enhancing Information Industries in Ontario";
- Weekly and quarterly internal reports to the senior management of five ministries on telecommunications industry development in the province;
- Preparation of two staff reports on "The Telecommunications Market and Industry Trends" and "The Informatics Market in Ontario"; and,
- Active study and discussions with industry to identify the feasibility of a teleport in the Metro Toronto area.

Regulatory Matters Office

Staff here represented Ontario in telecommunications matters before the federal CRTC. Major activities for 1985-86 included:

- Provided comments to the CRTC on telecommunications issues, including the new rules and regulations for Bell Canada. Many of Ontario's comments were incorporated into CRTC decisions;
- Participated in CRTC public hearings on the "pole attachment" rates that cable TV companies pay Bell Canada; Telesat and Bell Canada Construction program reviews; and others;
- Intensive preparation for the CRTC's 1986-87 Bell Canada revenue requirements hearing to be held in June 1986. Ontario's objective is to minimize telephone rates for customers while ensuring the financial integrity of the company;
- Active participation in three working groups as part of the federal-provincial review of telephone pricing and universality of service. The outcome of this work will set the course for future telephone rate structures across Canada; and,
- Staff preparation of two major reports on recent development in telephone service in the U.S. and the American experience with discount pricing programs.

Operations and Technology

Staff was responsible for improving communications service and/or efficiency by promoting the application of new communications technology in the telecommunications, transportation and other sectors, both public and private. This was done through the provision of operational and technical assessments, advice and/or demonstration projects.

Staff was successful in meeting its objectives in the areas of operational and technical support for the Ontario Government, consumers, suppliers and manufacturers of telecommunications systems and service. Accomplishments in these areas in 1985-86 included:

- Consultation, design and implementation of a joint federal DOC/provincial program to provide Ontario ministries with a satellite telecommunications network. The objective of this program was to review applications where a satellite service could provide better and increased access to telecommunications services resulting in increased effectiveness of existing resources;
- TABS (Telidon Aviation Briefing System), a joint project with Transport Canada and MTC to investigate the use of self-briefing terminals. The objective of this program was to off-load recreational pilots phoning the weather office for a flight briefing and to improve aviation safety with better dissemination of information;
- The introduction of a road weather information service in four MTC districts to provide a practical, cost-effective information service that would allow the highway maintenance and engineering division to provide better winter maintenance service and result in a more efficient deployment of field staff and materials;
- Maintained a network of diesel remote power stations to allow Northern Ontarians access to telecommunications services;
- Personnel continued to review, comment and provide leadership in promoting national telecommunications standards which produce economic benefits by ensuring national compatibility of communications networks. They provided valuable input this year in clarifying Canadian Standards Association T-500, T-512, T-520 standards of their sub-committees as well as policy direction at the national steering committee and representation on the board of directors; and,
- Produced a display providing information and quiz on blood alcohol levels in an attempt to inform the public on the risks of drinking and driving.

Other activities included consultation and design of a joint Ontario Government/Ontario Hydro/Metro Toronto private telecommunications network, utilizing fibre optic technology; review of smart building technology for improving energy efficiency in government buildings; and investigation of road sensing equipment and packet radio technology for improved information gathering from field operations.

A major research study evaluating TABS was also published.

Provincial/Municipal Transportation

Municipal Transportation Division

Staff managed the ministry's municipal transfer payment programs; assisted municipalities in the development and operation of their transit systems and the construction, rehabilitation and maintenance of their road systems.

Personnel also provided guidance and expertise to municipal authorities in identifying their transit and road needs. They also carried out verification procedures to ensure that legislative and policy requirements were met.

The division was supported in the managing and monitoring of the municipal roads subsidy program by the staff of the ministry's regions and districts.

Municipal Roads

During the 1985-86 fiscal year, road grants were provided to 839 municipalities and 45 Indian Reserves under the Public Transportation and Highway Improvement Act.

Some major projects subsidized included road/bridge improvements or expansions such as the Ontario St. Bridge in Port Hope and the Taylor Kidd Blvd. in Frontenac, Lennox and Addington Counties. A number of major railway grade separation projects were also subsidized, including Steeles Ave. in Etobicoke, Major MacKenzie in York Region, Brimley Rd. in Scarborough and Hyde Park Rd. (2) in London and Middlesex County. In addition, 46 municipalities received subsidy for the installation of traffic signals.

Funds were provided under agreement, toward the operating deficits of seven municipal ferry services.

Highway Connecting Link Program

There were 888 km of municipal roads covered by connecting link agreements. MTC funded 88 construction agreements with a total subsidy expenditure of $14,969,300. An additional $2,722,300 was spent on maintenance activities in towns, villages and townships.

Development Road Program

Development road work included those municipal projects which would have ordinarily placed a financial burden on municipalities. MTC subsidized these projects under agreements with each municipality up to 100 per cent of the total cost.

The roads remained under the jurisdiction of the municipalities with work done either on a day-labour basis or by contract. There were 17 projects, resulting in an expenditure of $3,872,100.

Unincorporated areas

MTC contributed $5,026,100 for maintenance and $1,765,900 on road and bridge improvements involving over 60 projects in the unincorporated areas. There were 18 statute labour boards, 231 local road boards, 25 Indian Reserves and 122 other groups which received funds for roads in such areas.

SUMMARY

Area	Total Kilometres of Roads	Approved Expenditures	Subsidy Paid
Metro Toronto	728.4	$57,597,700	$ 25,837,600
Upper Tier	20,567.5	266,011,900	158,033,800
Lower Tier	111,510.1	709,907,300	327,628,300
Total	132,806.0	$1,033,616,900	$511,499,700

Divisional staff administered subsidy and provided technical guidance and state of the art leadership via the municipal roads and municipal transit programs. In addition, via the municipal policy branch, they provided funding guidance and expertise to municipal authorities, assisting in studies, identifying roads and transit needs. They also provided planning services to GO Transit.

To ensure subsidy expenditures were made in accordance with legislative and policy requirements, verification audits were carried out.

Staff was further supported in the managing of the municipal subsidy programs by personnel from the ministry's district and regional offices.

Payment Verification Office

Personnel acted as a ministry financial and management control group, regarding municipal transfer payments.

They were engaged in the auditing of municipalities throughout the province, verifying on behalf of the MTC and the Ministry of Northern Development and Mines (formerly Northern Affairs), municipal transfer payments to ensure compliance with government and ministry policies, directions, grant conditions and agreements.

This covered the normal subsidized road, transit and municipal airport expenditures plus specific programs concerning expressways, connecting links, development roads and special agree-

ments. Personnel were also responsible for auditing unincorporated areas, covering statute labour and local roads boards.

Major projects were performed on the expenditures introduced by UTDC and affiliates and various consultants on behalf of the development of light rail transit technology and other transit related programs.

Transit Office

Personnel were responsible for the ministry's transit program policy development and evaluation, administration of municipal transit financial assistance programs, development and management of operational improvement and demonstration projects and the provision of planning assistance to municipal transit systems.

A total of 73 municipalities with municipal transit service received $141.7 million toward operations and $207.7 million toward capital purchases and construction.

Transit operating assistance provided a subsidy to cover 50 per cent of the theoretical net cost calculated on each basis of a target revenue/cost (R/C) ratio established for each municipality. An additional subsidy up to a limiting amount was provided to those falling short of their target R/C ratio. Municipalities experiencing an above normal population growth also received additional subsidies.

Municipalities introducing a new major rapid transit facility were eligible to receive special subsidy for the initial years of operation. Agreements were developed on an individual basis, incorporating initiatives related to co-ordinated land use, transportation policies and detailing the operating subsidy terms.

Capital funds were provided to municipalities at the rate of 75 per cent of expenditures associated with the acquisition of surface capital items and rapid transit construction.

Delivery of the Toronto Transit Commission's 126 new subway cars to replace the 30-year-old "Gloucester" cars, and 52 articulated streetcars to replace their remaining fleet of PCC conventional streetcars was scheduled for 1986 and 1987. In addition, the TTC acquired 122 transit buses to replace 75 existing buses with the remaining 47 for expansion purposes. One hundred and twenty-nine additional buses were purchased by other municipal transit systems throughout the province.

In Ottawa-Carleton, work continued on the transitway with about one-half of the 31 km system operational.

Operational reviews for conventional transit services were carried out in a number of municipalities including Aurora, Cambridge, Durham Region, Newmarket and Richmond Hill. As well, management reviews were completed in Brampton and Burlington. Transportation studies for disabled persons were initiated in Halton Region and Hamilton-Wentworth.

Examination of integrated transit and intercity terminals got underway in Brantford, Kitchener, Owen Sound and North Bay.

Integrated transit services were introduced in Kingston/Kingston Township. The main routes linking both systems offer a one seat, single fare trip supported by common municipal fare structure and transit information system.

The Ontario Urban Transit Association (OUTA) created the Centre for Transit Improvement (CTI) which was funded by MTC for an initial two years. The role of CTI is to assist transit properties to improve efficiency and effectiveness, identify special planning and study requirements and be a clearing house for transit information. Also, in support of improved productivity, MTC introduced a program to provide 66-2/3 per cent financial assistance for training of transit personnel for approved courses. Numerous transit systems took advantage of the program, including London, Mississauga, Ottawa and Sarnia.

The need for marketing and market research in public transit received increased emphasis with a demonstration project underway in Sarnia.

The need for marketing and market research in public transit received increased emphasis with a demonstration project underway in Sarnia. Also, in coordination with OUTA, MTC transit office staff have begun a major program initiative to improve local ridership.

Work continued on the Transit Information, Communication and Control Systems (TICCS) project to develop and implement a range of computer based transit support packages to assist in managing and controlling many of the important functions of transit. Software installations were undertaken in Hamilton and Mississauga.

As a result of a study undertaken to determine the computer needs of small and mid-sized transit systems, staff initiated a demonstration project in four municipalities to assess available software packages in the areas of vehicle scheduling and run-cutting, parts inventory and preventative maintenance systems.

In the area of specialized transit for physically disabled persons, the number of municipalities providing service continued to grow and reached 53 in 1985. Significant improvements in level of service and productivity were achieved.

In Toronto, the computer-assisted passenger registration, reservation, scheduling and dispatch system was partially operational, considerably improving the trip reservation function. As well, TTC's Wheel-Trans Department placed an order for 30 Orion buses specially designed for transporting physically disabled persons.

Policy Planning Branch

This branch was re-organized and aligned within the Municipal Transportation Division. Staff from three offices provided demand research, policy development and project planning capabilities in support of MTC's municipal program. Specific activities and achievements are listed below.

Municipal Transportation Policy Office

Emphasis in office direction was expanded from urban transportation to municipal transportation policy. Staff provided support to the municipal transportation program addressing pertinent corporate issues from the MTC strategic directions. The following was accomplished:

- refined and presented discussion papers on aging and transportation; strategic planning and urban transit ridership profile;
- completed a technical and strategic review of rapid transit proposals for the greater Toronto area;
- initiated a strategic paper on the municipal transportation planning studies program and applied the resultant strategies to current municipal transportation studies;
- commissioned a survey of municipalities and transit properties regarding privatization practices and opportunities in Ontario;
- developed a technical analysis of fare and service integration between GO Transit and TTC; and,
- managed the urban transportation assistance program which provided technical and financial support to studies in several municipalities.

Transportation Demand Research Office

Personnel were responsible for forecasting future transportation needs for

all transportation program areas in the ministry. In conjunction with other MTC offices, they monitored changes in the socio-economic environment and associated travel behaviour.

In 1985-86, staff made a concerted effort to accomplish the following:

- completed the review of development scenarios for the greater Toronto area;
- completed the short and medium term demand forecasts for the GO Train system; and,
- completed a travel behaviour pilot survey for the greater Toronto area and developed a comprehensive travel behaviour survey program with the municipalities in the area.

In addition, they continued ongoing work related to the following:

- the provision of sufficient support to the ministry's highway, municipal and provincial transportation and regulation programs to meet identified data needs for planning and program delivery purposes;
- research efforts related to the improvement of transportation, demand forecasting technologies, data processing, and associated cost-effectiveness, by the utilization of micro-computer technology; and,
- the provisions of technical leadership to municipalities by conducting seminars, workshops, technical discussions and by participating in projects initiated by municipalities.

Toronto Area Co-ordinating Office

Toronto area co-ordinating staff were formed in 1985 to provide a focus for inter-jurisdictional co-ordination on a wide range of issues and projects in the greater Toronto area.

Their accomplishments during the past year included:

- represented the ministry's transportation interests in planning for railway lands development and the Dome Stadium;
- assumed responsibility for project management, for location and service implementation planning for GO Transit service expansion to Oshawa and Hamilton; and,
- provided planning assistance to numerous internal MTC initiatives such as access to the Toronto Island Airport, the Kipling station development on the Bloor-Danforth subway line and protection of the east Metro transportation corridor.

Inter-Regional Transit Co-ordination

MTC staff continued to work with 13 transit operators within the greater Toronto area to improve inter-regional transit co-ordination.

The need for efficient transit services to meet cross-boundary demands was supported by strong regional growth and the steady attraction of employment in Metro Toronto. Issues included cross-boundary transit subsidies, fare and service integration, concessionary fares and transit service for the physically disabled.

Transportation Technology and Energy Branch

Branch staff actively supported and promoted transportation technology and energy research, development and applications.

As a result of the rapid development of various technologies and the need for stronger specialization, the branch was reorganized this year into four offices and one section. Efforts were concentrated in those areas which improve the efficiency and effectiveness of Ontario's transportation systems, support the transportation industry, and foster economic growth.

TT&E staff was engaged in a variety of co-operative projects with industry, and both the federal and provincial governments. In particular, they provided expert knowledge of advanced transportation technologies, the Canadian transportation industry, and a realistic assessment of potential impacts and opportunities were provided.

Automotive Technology and Systems Office

Staff was reponsible for conducting a program of research, development and demonstrations in commercial vehicles, electric vehicles, and automotive energy. In addition, support in conducting the bridge testing program was supplied to the R&D Branch. To perform its function, the office was divided into four sections:

Commercial Vehicles

Two series of vehicles tests were conducted as part of the ministry's contribution to the vehicle weights and dimensions study sponsored by the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) and Roads and Transportation Association of Canada (RTAC). The results will be used to produce the technical data intended to bring about uniform regulations for truck size and weight across Canada.

In the first series, nine tractor trailer combinations made up of one, two, or three trailers in A-, B-, or C-train configurations were tested, empty and loaded. The vehicles were representative of equipment in common use in several Canadian provinces. Tests were designed to evaluate turning, brake system stability and control the characteristics of and general dynamic behaviour.

The second series investigated the slack in the trailer dolly connection and the length of the drawbar, as an extension of an earlier investigation of C-train stability.

Conducted at both ministry's Centralia and Transport Canada test facilities in Blainville, Que., it was the largest of any attempted in Canada. It was supported by computer simulation of the vehicles tested, using measured steer-input data from the driver for the simulation.

Reports and video films will be issued next year to summarize the results.

Automotive Energy

Through a program of research, development and demonstration carried out in co-operation with various universities and the private sector, staff continued to support the Transportation Energy Management Program's (TEMP's) efforts to promote the utilization of propane, natural gas and methanol as alternatives to gasoline and diesel fuel. The program focused on engines, conversion equipment, fuelling systems, fuels, and oils.

Work continued on a variety of fronts. At the Royal Military College (RMC), staff continued to research charcoal-based natural gas adsorption media which may lead to the adoption of low-pressure storage for natural gas vehicles. Both at MTC and RMC, tests continued on the chassis dynamometer and in cold chambers to evaluate the cold-starting performance and emissions of vehicles and engines operating on methanol-gasoline blends and on neat methanol fuels.

A joint project with Shell Canada and Ford to develop neat methanol fuel and oil formulations continued. Since the introduction of methanol blend fuels could reduce the requirements for butance in gasoline, staff initiated a study to evaluate the potential use of propane/butane fuel mixtures.

Technology development staff continued to focus on the development of engines and equipment to utilize alternative fuels. The first phase of the development and testing of heavy-duty propane-powered engine at the Ontario Research Foundation (ORF) was completed. Phase II development will lead to a vehicle demonstration with a private sector partner.

Commercially available natural gas conversion systems in light- and medium-duty spark-ignited engines were evaluated at the University of Toronto. In

addition, home refuelling compressors were studied with a view to refuelling natural gas vehicles at home in the future.

In the demonstration module, long-term evaluations of new engines and fuels were conducted. The demonstration of propane in transit buses continued at OC Transpo, and the preparations for the demonstration of natural gas in transit buses at the Hamilton Street Railway Co. were completed.

In co-operation with Suncor and Alberta Gas Chemical, the first phase of the methanol/gaoline blend demonstration was completed. In this first phase, the alcohol component of the fuel contained 7 per cent methanol and 3 per cent co-solvent. A second phase, designed to demonstrate a different and more economic alcohol mixture, was initiated. In a joint project with Celanese Ltd., a major methanol manufacturer, new neat-methanol fuel formulations were demonstrated.

Electric Vehicles

Staff of this section monitor, review and analyse technological advances related mainly to the propulsion equipment used in electric road and rail vehicles. The information obtained was used to provide advice to various agencies with a view to employing more cost effective transit equipment.

Currently, two types of battery-driven electric vans were tested for the Ontario Centre for Auto Parts Technology (OCAPT). The first was a Chrysler prototype which had the potential to use advanced batteries manufactured in Ontario. The second was a GM van commercially available from Britain and to be used in courier service to test life-cycle costs.

A contract was placed with Transportation Technology Limited to develop a low capacity transit system for use in airports and central business districts.

Bus developers throughout the world such as Volvo, MAN and Daimler Benz have been developing hybrid buses with the capability of using electricity or diesel fuel for propulsion. They permit the use of electricity wherever possible. The main purpose was fuel substitution and the reduction of noise and emissions. A study was initiated to evaluate this technology and assess its cost effectiveness.

Experimental Laboratories

Staff provided expertise and testing facilities, including research and large scale test laboratories, mobile research laboratory, and a commercial vehicle testing facility, unique in Ontario. These facilities also included a digitally controlled chassis dynamometer designed to test light-vehicle exhaust emissions, fuel economy and alternative fuels.

Bridges were instrumented on behalf of the structural research section and the data collected, recorded, digitized, and submitted for analysis. Staff, working in co-operation with the R&D Branch, materials office, and the private sector, completed development of a digitized point load tester which determines the breaking strength of rock aggregates.

Transit Control Technology and Systems Office

Multidisciplinary staff "broke ground" in advanced transit control technologies. Technical support was provided for the Canadian Urban Transit Association and Ontario Urban Transit Association. Several other projects were assisted, such as the GO Transit Expansion, the Transportation Information Communication and Information System (CIS).

Staff also provided vigorous and effective co-ordination and gave technical support to several joint projects with the Ministry of Industry Trade and Technology (MITT) and the Federal Department of Regional Industrial Expansion (DRIE).

Advanced Technologies Research and Development

Personnel conducted research and development activities to assess the applicability and promote the use of advanced technologies in Ontario transit systems.

Robotic technologies were investigated to encourage Ontario manufacturers to develop a mobile robot for the labour-intensive and environmentally unattractive task of cleaning subway interiors. In addition, the investigation of subway undercar cleaning by robots resulted in a successful demonstration for TTC. Cost benefit analyses will determine the potential of commercial use.

Staff also evaluated expert systems technology for their strategic importance to the ministry and Ontario's transit properties. A wide variety of information was distributed on this topic.

Jointly with the Canadian Urban Transit Association and the Federal Transportation Development Centre, staff began to investigate vehicle diagnostic systems for transit applications. Another co-operative venture was started with RTAC to evaluate fare collection hardware systems with a view to potential market creation for Ontario Industry.

Promotion of Industrial Opportunities

Personnel initiated and, jointly with other MTC offices, DRIE, MITT and the Electronic and Electrical Manufacturers Association of Canada (EEMAC), organized a very successful public meeting, bringing the railroads, Canadian industries, several levels of government and venture capitalists under one roof.

In co-operation with Ontario trucking companies and a major Ontario electronic systems supplier, staff investigated the opportunities for wide area vehicle-monitoring systems (WAVM) to improve the performance and productivity of truckers and shippers. Staff also helped acquire, produce and disseminate cross-industry information related to the developing multi-billion dollar ATCS market.

Rail Technology & Systems Office

Staff reviewed and administered the following ministry-funded programs:

The Scarborough rapid transit program consisted of extending rail transit service to the Scarborough City Centre utilizing UTDC-developed advanced light rail technology (ALRT).

The floating frame steerable truck program involved the development of an innovative steerable truck design for TTC subway car applications to reduce noise and wheel/rail wear.

The frame braced freight truck program involved the design of a retrofit frame-bracing for freight trucks to improve their stability at high speeds and to reduce wheel/rail wear.

In addition, staff reviewed developments quarterly on the Intermediate Capacity Transit System (ICTS) and closely monitored progress on its implementation in Scarborough, Vancouver and Detroit. They also monitored developments on several other rail technologies, such as the rail bus, people mover, all-weather switch, embedded rail, and on the application of vision systems to computerized wheel/rail inspection.

Research and Development

Personnel conducted intensive research in rail vehicle dynamics analysis. Work included development of generalized computer models to assist in rail vehicle behaviour predictions, analysis of the performance of two UTDC-developed steerable truck designs to assess their suitability for urban transit and commuter car applications, and technical assistance to the industry such as Dofasco. The majority of the work was successfully performed on a low-cost personal computer, thereby achieving tremendous savings in computing costs.

Staff also conducted vehicles tests and developed new tools and techniques. Technical support in the areas of test data acquisition and analysis was provided to several transit authorities such as TTC, OC Transpo, and GO Transit. Preparatory work was undertaken in developing an efficient, portable data acquisition and analysis system using currently available micro-computer technologies. An instrumented impact tool and test technique, along with the required software, were developed and successfully used in testing transit vehicles to determine their structural dynamic behaviour.

Transportation Energy Office

Staff participated in the delivery of the TEMP program, a joint venture of MTC and the Ministry of Energy, with the aim of reducing Ontario's dependence on oil in transporation through initiatives in two areas: development of alternative

transportation fuels and marketing of energy management measures. The MofE provided direct operational funding and policy direction for this program; MTC provided program delivery.

The technical development of alternative fuels was undertaken by the automotive energy and systems staff while transportation personnel through their five subprograms worked with industry, municipalities and the general public to promote the use of available alternative fuels and the adoption of fuel-saving measures and technologies.

DriveSave

Information of fuel economy improvement was conveyed to the three DriveSave target groups: general licensed drivers, new beginner drivers and commercial/institutional fleets of automobiles and light trucks.

This was done by conducting 22 seminars in two series throughout the province; one for fleet managers, the other for driver educators. Total attendance was 161 fleet managers and 190 driver trainers.

In addition, over half a million items of printed materials were distributed, including pamphlets, posters and slide-rule fuel economy calculators. A large information display was set-up in shopping malls in various Ontario centres and used as part of a booth at the Metro Toronto Auto Show and the Canadian National Exhibition.

The Fuelsaver newsletter, giving information on energy management activities and measures, was published three times and distributed to nearly 12,000 recipients.

Trucksave

In promoting fuel savings to the trucking industry, staff continued to direct its message to tractor fleets and owner operators, as well as expanding its efforts this year to include straight truck fleets.

Several booklets were published to provide information to trucking industry on fuel-saving measure.

To enhance awareness of Trucksave, logos were mounted on the sides of a 48-foot trailer provided by GTL, a large Ontario for-hire company. It will be hauled on a regular basis in Ontario by an owner operator who has been a winner in the Economy Challenge.

It was the fourth year for the popular Economy Challenge, the over-the-road fuel economy competition for drivers. A special awards banquet was held for all the participating drivers. The trucking industry generously donated the award and covered the cost of the banquet.

Reasons for choosing a computerized routing and dispatch system were studied. The report will be published early in 1986/87. With the assistance of the Licensing and Control Branch, a list of registered truck owners was obtained and will be used to distribute Trucksave information.

Municipal

Staff continued to work closely with municipalities to identify conservation and energy management opportunities, and maintain contact through the municipal transportation energy advisory committee (MTEAC). For the fourth consecutive year, the MTEAC newsletter was distributed on a quarterly basis, with a circulation of nearly 5,000.

Staff completed the development and initiated the marketing of the Municipal Fleet Management Information System (MFMIS), a stand-alone, micro-computer-based software package.

Energy conservation opportunities for small and/or rural municipalities were examined, and an overview of conservation opportunities for small municipalities, "Energy Conservation Through Municipal Management," was published.

Staff developed a display highlighting municipal program activities and achievements and produced a booklet describing all municipal program publications.

Personnel in the Share-A-Ride section of the municipal program promoted vanpooling and carpooling, with the objectives of saving fuel and reducing road congestion.

Share-A-Ride developed and implemented a rideshare matching software package for use on a micro-computer. Promotion and matching services activities resulted in an increase in the number of employer-sponsored and owner-operated vanpools.

Government Programs

An extensive program of converting government vehicles to operate on natural gas and gasoline (dual-fuel) and the installation of the first government natural gas fuelling facility at the MTC Downsview yard were the major items of staff activities. Their performances were assessed.

In the Fleetsave assessment, several areas of improvement were identified and a program including practical assistance through seminars, fuel-efficient driving instructions and fleet allocation practices, was designed to assist government fleet managers to implement fuel conservation practices in their operations. A monitoring program is being established to provide an accurate record of improvements.

In addition, computer assisted fleet management has been proposed as a method of ensuring energy efficient fleet management and a survey of available systems has been completed.

ATF Marketing

With the propane industry increasingly able to operate without major government marketing assistance, staff concentrated its efforts in support of the rapidly expanding natural gas transportation fuel industry. Support was provided by participation in trade-shows, the provision of technical and promotional manuals and fuel evaluation projects. A series of booklets describing all major alternative transportation fuels was produced and distributed.

Administration and Technical Publications Section

This section provided a variety of services for the branch. Financial and personnel administrative services facilitate the smooth functioning of daily activities. A comprehensive computerized financial management system was established to monitor the branch's financial resources.

Technical publications staff provide editing, typesetting, design, computer graphics and printing services to assist with the branch's technology transfer and marketing activities. Technical research reports were published and distributed to libraries, governments, private industry and individuals.

To support TEMP's marketing activities, over 100 promotional items, including pamphlets, flyers, posters, newsletters, and displays, were produced. Preparing final copy and artwork for Trucksave's Economy Challenge and alternative fuels marketing sub-programs were some of the major activities.

Use of computer graphics enabled staff to produce presentatives of excellent quality on slides and overheads. Productivity has significantly increased by editing reports directly on terminal and using advanced communications and computer technology.

Transportation Industry Office

One major MTC goal is to support economic growth in Ontario and Canada, particularly in the transportation sector. TIO staff supported the manufacture and sale of goods and services in the transportation industry, domestically and internationally.

TIO offered support to Ontario companies in product development. Personnel were involved in such projects as the development and manufacture of equipment for pavement patching and repair and asphalt recycling.

To support Ontario companies in export marketing, TIO established foreign government contacts and provided managerial and technical input to strengthen proposal or project development. These were made with governments and private sector firms in Trinidad, Taiwan, Saudi Arabia, West Africa and Jordan.

Staff was involved in a joint Saudi Arabia/Ontario symposium in Saudi Arabia (spring of 1985) at which ministry and Ontario private sector representatives participated. A proposal is now underway for a training program for the technical exchange of information between Saudi Arabia and MTC.

Personnel established contacts with pertinent federal and provincial bodies, industry associations and private sector representatives to facilitate work on both the domestic and international fronts.

Provincial Transportation Division

In 1985 the division was established to provide a focal point for support toward the efficient and convenient movement of freight and passengers between municipalities within the province, and to ensure continued modal choice for Ontario importers and exporters.

Through its five offices, staff facilitated the development and maintenance of functional, integrated and balanced transportation systems, identifying and reacting to the transportation needs of Ontario people.

Promoting user interests in intercity transportation systems and services, and promoting programs of inter-modal co-operation and co-ordination on both a provincial and inter-jurisdictional basis, personnel worked toward the preservation of essential private and public transportation facilities throughout the province.

Staff also had responsibility for the co-ordination of external relations and a wide range of contacts with transportation agencies of other governments. The co-ordinator assisted in the development and administration of the transportation policy to ensure such policies reflected the views of the government. In the past year MTC explored the possibility of an economic and regional development sub-agreement for transportation with Transport Canada which would focus activities of mutual interest. External relations provided a MTC focus on changes occurring within the federal government, including the transportation regulatory reform, and program review exercise.

Aviation Office

Aviation office programs and activities were divided into three broad subgroups: remote airport development program; municipal airport assistance program; and air transportation influence related activities.

The Remote Airport Development Program provided for construction and maintenance of a system of public airports in remote areas of Northern Ontario. At present, the system includes 20 operating airports with an additional three under construction.

Staff also provided municipalities with technical assistance in developing and maintaining a system of municipal airports. Advice was provided in planning, designing and operation of airports. Agreements were developed with respect to financial assistance on construction projects and maintenance expenditures. The program was made available to 51 municipalities covering much of the province's geographic area.

A major staff function was the monitoring of the level of Ontario air passenger and cargo services. This involved, in part, an assessment of air carrier applications for new and improved services submitted to the CTC, the federal agency responsible for licensing and regulating commercial air service activities.

Staff reacted to the federal government's initiatives with respect to new domestic air carrier policy and monitored its effect on the level of Ontario air service.

One of the ongoing functions was to monitor the federal government's initiatives related to airport policies and its potential impact on the operation and management of airports in Ontario.

A review of operational requirements for air navigation was undertaken to assess the needs of aircraft operators, particularly smaller carriers operating in Northern Ontario. Discussions continued on this subject with Transport Canada.

Office staff made increased use of passenger surveys to acquire a better understanding of the needs and expectations of air travellers in a constantly changing environment. Two such surveys were completed – one to determine the attitudes of the travelling public toward the STOL service; the other to determine the size and characteristic of the air transportation market in the Hamilton-Kitchener-Waterloo and Oshawa areas.

Personnel also continued to support the flight planner for Ontario, where schedules of local and regional air carrier operating within Ontario were listed in the Teleguide system. They produced and distributed a new Ontario airports map, intended to provide information to users as to the location of all significant airports and facilities existing at each location.

Goods Distribution Systems Office

Staff developed specific activities in line with current strategic directions and supported the achievements of ministry objectives, particularly related to economic growth and export trade. In addition, they co-ordinated ministry analysis and input on key national issues.

Emphasis was directed to promoting the efficient export of products to the U.S. market through improved transportation/distribution. This involved close liaison with the Ministries of Industry, Trade and Technology, Northern Development and Mines, and Agriculture and Food. Major program elements included:

- Continuing to provide a physical distribution consulting service to smaller Ontario export oriented shippers. This program was expanded during the year to address needs of companies exporting agricultural products to the U.S. market;
- In 1985 full written reports were prepared for 69 firms in Southern Ontario and the Timmins office prepared 18 full, written reports. In addition, many firms received written information about specific aspects of distribution related to a particular concern or problem. By far the largest number of requests for assistance were handled by phone;
- Expanding the capability to support economic growth in Northern Ontario by providing practical advice on goods transportation/distribution problems. The activity of the northern transportation co-ordinator in Timmins was supplemented by a specialist located in Thunder Bay to address the specific needs of northwestern Ontario industries and communities;
- Identification and promotion of Ontario interests in national transportation issues. Activity during the year included:
  National Transportation Policy Review: Staff co-ordinated ministry analysis and the development of an Ontario response to the federal initiative to reform national transportation policy;
  Canada/U.S. Trade Negotiations: They co-ordinated ministry analysis of the potential impact of these negotiations on Ontario's transportation and communications sectors. Details input was developed for inclusion in an Ontario position.
  Western Grain Transportation: Personnel continued to lead an interministerial group in identifying Ontario's interests and co-ordinating input on national grain transportation issues. Specific submissions were made with respect to the Western Grain Transportation Act review conducted by the Western Grain Transportation Agency and the examination of subsidy payment by the Hall Committee;
- Preparing numerous plant site location studies to encourage the establishment of new manufacturing plants in Ontario;
- Promoting the demand for a national computerized goods transportation information service by initiating the establishment of a federal/provincial task force; and,
- Continuing support at the federal level for the concerns of Ontario's oilseed crushing industry regarding the subsidy of western competitors.

Marine Office

To further emphasize provincial interest in Ontario's marine industry, the marine and pipeline office was renamed the marine office.

Office staff continued their role to support and promote Ontario's marine transportation industry by hosting an industry-government marine outlooks seminar at which major concerns and opportunities facing the marine mode were discussed.

A number of information and marketing activities aimed at the offshore market were undertaken, including:

- a new advertisement was placed in various marine trade publications;
- worked with the Great Lakes Maritime Forum in developing a forum logo and commercial map;
- worked with film producers and Expo staff to ensure Ontario's marine mode had representation in films to be shown at Expo '86;
- distributing existing marketing materials to embassies and Ontario houses abroad; and,
- continued liaison with the St. Lawrence Seaway Authority along with the Saint Lawrence Seaway Development Corp., and other interested parties in the United States to encourage more traffic through the sea way system.

In the area of planning and innovation, phase II of a project to generate new ideas relating to marine operations and technology was completed. Over 500 responses were received providing suggestions for innovations and improvements in all sectors of the marine transportation industry.

Due to the particularly tough challenge facing Ontario's shipyards, personnel participated with other ministries in documenting the technological excellence of Ontario yards to assist the industry in lobbying the federal government for a fair share of procurement projects.

To ensure provincial interests were considered, staff prepared briefs and submissions on policy and legislative issues such as pilotage fee increases, the white paper on the National Transportation Act: Freedom to Move, and the rewriting of the Canada Shipping Act (Bill C-75).

There is concern that increased costs to operators implicit in these initiatives will drive away current and potential users of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

Personnel also participated in a joint study with the CTC to investigate rates and commodities using corridors alternative to the seaway system. An internal marine outlooks study was also completed.

A further study was undertaken to determine the need for upgraded ferry services to Pelee Island with the procurement of a new vessel. Staff also assisted MTC district personnel in a study of the Amhurst Island Ferry Route and continued to review policies surrounding the MTC ferry fleet and provincial ferry service.

Discussions continued on marine matters on an ongoing basis with Ontario ports, other provincial ministries and federal government.

Passenger Systems Office

Formerly the intercity transportation policy office, the new office name reflected a shift in emphasis toward addressing the needs of both private and public transportation passengers through the promotion and management of efficient transportation systems.

To this end, staff involvement in Ontario's transportation systems included research, analysis, policy development, program delivery, influence and marketing efforts; with achievements in the following areas:

- development of policies to upgrade passenger facilities and improve intermodal co-ordination at passenger terminals;
- supported, as a demonstration project, the renovation of Gravenhurst's rail station as a self-supporting bus/rail passenger terminal;
- provided technical support for combined transit/intercity bus terminal studies in Kitchener, Brantford, Owen Sound, Orillia and elsewhere;
- completed studies relative to the role of the automobile in Ontario; namely:
  1. the impact of limited automobile access/automobile disadvantaged.
  2. price trends in private transportation; and,
  3. the potential of local service vehicles.
- publication and distribution of a new edition of the Ontario Intercity Transportation Guide detailing scheduled air, bus and rail passenger services in Ontario.
- continued research into passenger, trip and travel characteristics to monitor the needs, expectations and behaviour of system users; and,
- initiated policy proposals concerning the role of public transportation in the Ontario tourism industry; the compatibility of bus and rail service, and proposals for demonstrating the viability of intercity bus transportation in a competitive environment.

Rail Office

Staff was actively involved in the coordination and statement of Ontario's interests and positions in all rail related matters including those related to the federal governments initiatives and responsibilities.

These activities covered service levels and abandonments, line rationalizations, regulatory matters, freight and passenger issues, rail safety, including road rail conflicts, operations and areas of technology having industrial potential.

The development and representation of provincial interests and positions involved liaison with Ontario Ministries of Northern Development and Mines, Natural Resources and Industry & Technology, other Canadian provinces and, where appropriate, with the States of New York and Michigan.

In addition, staff issued positions, statements of interest or reports for work as follows: response to the CTC's decision on CN-CP's acquisition of ConRail's Canadian assets; comments apropos the proposed testing of automatic end-of-train monitoring devices; the decision to allow discontinuance of passenger train service between Sioux Lookout and Thunder Bay North; comments pertaining to proposed federal commuter legislation; the federal transportation policy review paper entitled "Freedom to Move"; and continuance of federal funding for road-rail grade separations;

Submissions were made to the Canadian Transport Commission relating to the railway cost of capital hearings; response to railway branch line inquiry; implementation of measures to reduce safety hazards at road-rail grade crossings on unused or infrequently used railway lines; the inquiry into effects in Canada of U.S. rail deregulation

Submissions were also made in the matter of the transportation dangerous commodities by rail in the Toronto Census Metro area; regarding CP's application to abandon part of its M&O subdivision; flagging at road-rail grade crossings by train crews; CN's application to abandon its Forest subdivision; the inquiry into railway freight traffic interswitching regulations; and proposed revisions to the RTC Road/Rail Grade Crossing Regulations;

Reports were completed on the Canadian Institute of Guided Ground Transport study, "MTC Rail Industrial Strategy – phase I"; Thunder Bay rail issues task force final report; Shaftesbury scientific's – "A summary of risk analysis as applied to the transport of dangerous goods by rail in Canada; and the rail plan '85";

Legislation which received attention was the commuter and VIA portions of the National Rail Passenger Transportation Act, the federal policy white paper entitled "Freedom to Move", the Railway Safety Act (membership on steering committee), the Transportation of Dangerous Goods Act, the Railways Act (Canada) and Railway Act (Ontario). The implications for freer trade between U.S.A. and Canada were also assessed from a rail transportation perspective.

The abandonment of service on seven railway subdivisions was assessed and proposals for the acquisitions of such corridors for various public uses; including the potential for rail test centre, was

completed. In addition, final arguments for the railway cost of capital hearings were submitted as well as the joint provincial response to the Canadian Transport Commission report entitled: "Cost Apportionment of Grade Separations". Work was initiated related to improved transborder rail services.

Rail safety issues were specifically addressed; the transportation of dangerous commodities; the proposal to discontinue the use of cabooses; and, the handling of dangerous rail cargoes in urbanized areas.

Provincial Highways

Central Region

Construction

In the Burlington area, twinning of the Burlington Bay James N. Allan Skyway was completed in 1985 and QEW traffic switched to the new structure. First project for refurbishing the old skyway is now well under way with completion for the fall of 1986. Road work in vicinity of the skyway continued.

Several bridge-painting projects were carried out in the region, including the Garden City Skyway at St. Catharines with completion scheduled for 1986.

In the Toronto area, a number of major projects were carried out.

Work continued on the Brampton Bypass with completion of a project at Highway 410 and Highway 7. Work was in progress at Highway 410 and Steeles Ave. and a project at Highway 410 and Bovaird Dr. started.

Rehabilitation of various freeway projects was carried out, notably Highway 427 southbound from Highway 5 to the QEW and Highway 401 eastbound collector from Highway 409 easterly to east of Highway 400 as well as completion of projects extending the core/collector system to Highway 401/403 interchange in the west.

The portion of Highway 404 from Bloomington Sideroad to Aurora Sideroad was completed. The next project, advanced structures at Davis Dr., was awarded with work already begun. Highway 404 southbound from Sheppard Ave. to Highway 401 east was also reconstructed.

In the Port Hope area, work on Highway 35/115 between Peterborough and Highway 401 continued with two projects; at the south end from Orono northerly to north of Taunton Rd. and the north end, Highway 115 from Highway 8 easterly to Queen Street in Peterborough, with completion estimated for mid 1986. Road construction on Highway 35 from Coboconk southerly was begun in 1985 with top course paving to be completed in 1986.

Engineering and Right-of-Way

A total of 35 projects were designed and cleared for contract advertising covering all types of highway improvements throughout the region.

The continuing design of major freeway projects in the Brampton and Burlington areas highlighted the design effort. The rehabilitation of bridge decks throughout the region was also emphasized.

Major planning initiatives in the Ancaster-to-Caledonia, Freelton-to-Guelph and the St. Catharines-to-Grimsby corridors received major consideration.

Municipal

Staff was responsible for managing the municipal roads programs, including overall budget control for the subsidy and King's Highway connecting link programs in Central Region.

During the year, 115 municipalities and six Indian Reserves received regular subsidies under the Public Transportation and Highway Improvement Act.

In 1985/86, the office administered a connecting link program involving 30 construction projects with a provincial contribution of approximately $2,796,000 and $557,360 for maintenance in towns and villages.

Maintenance

In the year preceding March 31, 1986, through a combination of new highways being opened, and existing highways transferred to municipal jurisdiction, the highway network underwent a net reduction of 1.7 two-lane kilometres, to a total of approximately 5,138 kilometres.

Hot mix patching was carried out in all three districts for a total of 31,650 tonnes. This was approximately equivalent to resurfacing 43 kilometres of two-lane highway.

A moderately severe winter was experienced: 157,000 tonnes of salt, and 22,000 tonnes of sand were used in the winter maintenance activities.

On Toronto district freeways, the emergency patrols drove approximately 746,000 kilometres, provided assistance to 22,663 motorists and dispensed 7,042 litres of fuel.

Driver Examination and Driver Improvement

Staff conducted 280,954 pre-test examinations and 219,027 road tests for driver's licence applicants. As well, 235,393 temporary driver's licences were issued. The driver improvement counsellors conducted 13,493 demerit point interviews, 164 medical hearings, 274 accident repeater interviews, 20 school bus, and 93 medical waiver hearings.

Licence Issuing

Licence issuing offices located in Toronto, Oshawa and Hamilton dealt with 365,090 transactions.

Vehicle Inspection

Personnel checked 17,295 commercial motor vehicles both at truck inspection stations and carrier terminals. A total of 24,825 cars and light trucks were inspected at either permanent or portable lanes. Approximately 2,245 school purpose vehicles and 1,072 commercial buses were inspected. Also, 2,967 investigations of motor vehicle inspection stations were conducted.

Highway Carrier

Staff inspected 1,122,188 commercial motor vehicles which resulted in 9,260 court convictions.

Road and Bridge Sections	Road Kilometres	Approved Expenditure	Subsidy Paid
1. Metro Toronto	728.4	57,697,700	25,837,600
2. Regions	3,605.9	72,352,500	39,081,300
3. Counties	1,475.8	13,868,100	9,870,700
4. Townships and Indian Reserves	8,232.0	34,771,900	15,472,200
5. Urban municipalities	111,327,100	16,696.6	261,893,800
Total	30,738.7	$440,584,000	$201,588,900

Southwestern Region

Construction

A contract was awarded for grading of a further 5.0 km of Highway 403 between Brantford and Woodstock. It provided for construction of four structures. Contracts were also awarded for full reconstruction and major widening on Highway 18, from Amherstburg northerly 4.7 km and on Highway 6, from Owen Sound westerly. Construction continued on Highway 8 New from Highway 401 northerly for 3.1 km. Included in this contract was the rehabilitation of the decks of the Grand River Bridge and construction of a new directional ramp over Highway 401 and widening of Highway 401 from Highway 8 to the Grand River Electric Railway.

A further contract was awarded for the widening of Highway 7 from Stratford east limits easterly. Resurfacing contracts were awarded on Highway 79, 15.2 km, Highway 21, 16.4 km, Highway 2, 13.0 km, Highway 4, 4.1 km, Highway 3, 20.3 km and Highway 90, 14.5 km.

Continuing with the ministry's program of structure rehabilitation, contracts were awarded for work on a total of 17 structures at various locations throughout the region. New interchanges were constructed at Highway 401 and Waterloo Regional Road 35 and at Highway 400 and Maple View Drive in Barrie. These interchanges will allow for direct access to proposed industrial subdivisions.

Also included in 1985 was the award of a contract for reconstruction of the Windsor South truck inspection station located on Highway 401, 2.0 km east of interchange No. 3.

Municipal

A total of $140,570,700 in subsidies was paid to counties, regions, cities, towns, villages, townships and Indian Reserves in Southwestern Region.

Approximately $5,882,000 was expended on 50 connecting link projects and $34,000 for two development road projects.

Maintenance

In addition to routine summer activities, traffic signals were upgraded or replaced at 10 locations, eight municipal sidewalk construction projects were subsidized and Stratford and Owen Sound districts participated in the clean-up of the May 31st tornado disaster.

Sand storage domes were constructed at eight patrol yards and an experimental underground fuel tank lining was conducted in Chatham district.

Again this year we experienced a relatively heavy winter. Continued good results were reported with increased plow/sander privatization and one person plow trials.

Drivers and Vehicles

During the past fiscal year, driver examination staff conducted 83,501 road tests, an increase of 4.4 per cent. 114,973 pre-examinations were given, representing a decrease of 4 per cent. Driver improvement counsellors completed 10,289 demerit point interviews.

During the latter part of the fiscal year, the new photo-on-licence initiative was implemented throughout the province, resulting in a much increased workload on our personnel. Much time was spent training and preparing both ministry personnel and private licence issuing agents in the procedures required by this new initiative.

Vehicle licence issuing operations were conducted in three ministry offices within the region and arrangements were underway to implement a "one-window" concept in conjunction with driver examination activities. Ninety-four licence issuing agencies operated on behalf of the ministry in this region and monitoring and training of such agents was provided by ministry personnel.

Using the criteria and standards established under the Canadian Vehicle Safety Alliance, vehicle inspection staff performed 9,291 safety inspections on commercial motor vehicles at truck inspection stations and carrier terminals. A total of 2,945 inspections were conducted on buses, 705 of which were commercial buses and 2,240 school purposes vehicles. The mini-lane safety inspection program was conducted from spring through fall with 5,766 cars and light trucks being inspected. As a result, 1,929 vehicles had their plates removed or surrendered. Staff also investigated 870 complaints in respect to the motor vehicle inspection station program.

Vehicle inspection staff held ongoing training and information seminars for mechanics and licensees registered in the motor vehicle inspection program. Staff were invited on several occasions to speak to graduating classes of apprentice mechanics at community colleges.

Highway carrier staff performed inspections on 1,104,757 commercial vehicles; 9,452 convictions were registered for various offences; investigations were conducted on 1,573 reports of inspection on public commercial vehicles and 230 on public vehicles; 4,802 overdimensional/overweight permits were issued throughout the region.

Eastern Region

Construction

Major widening and resurfacing of the Ottawa Queensway continued in 1985 with the section from Maitland Ave. to Island Park Dr. being completed in 1985. The section from Island Park Dr. to Bronson Ave. begun in 1984, should be completed early in 1986. Resurfacing of the east and westbound lanes of the Highway 401 from Highway 34 to Cornwall was completed, as were the east and westbound lanes of Highway 417 from the Vars Sideroad to Russell Rd. No. 5.

Resurfacing of the east and westbound lanes of the Highway 401 from Gananoque to the Joyceville Sideroad was completed. The Highway 401 structure over the Trent River and two on Highway 133 (CNR and Millhaven Creek) were rehabilitated during the construction season.

Reconstruction of Highway 504 from Apsley to Glen Alda, and Highway 620 from Glen Alda to Coe Hill, as well as Highway 506 from Fernleigh to Arden, were also completed.

Reconstruction or resurfacing was also carried out on Highways 2, 14, 16, 31, 60, 62, 511 and 523.

Engineering & Right-of-Way

Thirteen capital construction projects were prepared for contract award. An additional 13 miscellaneous projects were also processed through this office.

The Highway 416 Environmental Assessment Report – One Stage Submission, Group "A" Project – from Century Rd. to Highway 417 was in the government review process with the Ministry of Environment. A planning study of Highway 417, Ottawa Queensway from Maitland Ave. to Acres Rd., regarding the widening of Highway 417 in conjunction with the construction of the OC Transpo Transitway was also in progress with expected completion in the fall of 1986. Two major design projects for the widening and rehabilitation of Highway 417, Ottawa Queensway were completed, namely from Bronson Ave. to Main St. and the Highway 417, St. Laurent Blvd. interchange, which includes a new overpass over the OC Transpo Transitway. Design was well underway for the rehabilitation and widening of Highway 417, Ottawa Queensway from Nicholas St. to Belfast Rd., which included the full redesign of the south half of the Alta Vista interchange.

Detail design of the last grading project on Secondary Highway 507 was completed. This project when constructed, will be followed by a surfacing contract and complete the upgrading of the road-

way to provincial standards from Secondary Highway 503 to Highway 36, eliminating a seriously deficient section of roadway.

Similarly, the last of four grading projects on Secondary Highway 506 were designed. When constructed they will upgrade a previously substandard section of roadway between Meyers Cave and Plevna.

The study of the enhancement of the Loyalist Parkway, Highway 33 from Kingston to Trenton, was underway. A comprehensive set of recommendations were submitted to the Loyalist Parkway.

Advisors' Group composed of representatives of the various municipalities, interest groups, provincial government ministries, and agencies, including active MTC participation.

Maintenance

Winter maintenance activities included 1,346,900 km of snowplowing, application of 105,980 tonnes of salt and spreading of 80,890 tonnes of sand.

Summer maintenance activities included 4,221 km of centre-line painting and 3,571 km of edge line painting. A total of 5,278 trees and 5,266 shrubs were planted; and 41 hectares were seeded with grass. Approximately 2,400 dead and dangerous trees were removed and 3,560 hectares of weeds and brush sprayed. Traffic signal work included two new installations, three modifications, and installation of four flashing beacons. A total of 91 new luminaires were installed, with 320 others modified. Two ferry services were operated. The Wolfe Island service made 6,290 trips carrying 327,766 vehicles. The Glenora service made 20,440 trips carrying 262,013 vehicles. Permits were issued for 646 building projects, 382 entrances, 269 encroachments, 140 field advertising signs and 36 guide signs.

Municipal

A total of $103,423,800 in subsidies was paid to nine counties, one regional municipality, 138 townships, 63 urban municipalities, three Indian Reserves, and several unincorporated municipalities. In addition, $3,571,100 was spent on 22 connecting links, and $2,060,100 on 11 development roads.

Provincial contributions were also made to:

3 municipal ferry services:	$337,000
93 municipal traffic signals:	$696,500
4 municipal airports:	$292,900
9 special sidewalk projects:	$113,200
connecting linking maintenance:	$356,800

Drivers & Vehicles

During the fiscal year 1985/86, on Feb. 3, 1985, the new photo-on-licence system was introduced, involving the driver examination function, Kingston and Ottawa district ministry licence issuing offices, and 52 regionally supervised D&V licence issuing offices in Eastern Region. The number of photographs taken during this period by MTC offices, excluding the agents, was 17,879.

The two ministry licence issuing offices located at the Kingston and Ottawa district offices, completed 179,125 vehicle related transactions.

Driver examination staff conducted 100,546 pre-examinations and 48,210 road tests for driver licence applications. The two driver improvement counsellors held 3,047 demerit point interviews, 101 hearings and 58 accident repeater interviews.

Vehicle inspection staff performed 1,953 commercial motor vehicle inspections, 863 motor vehicle inspection station investigations, 1,898 school bus inspections, 238 other buses inspected, and the mini portable inspection program inspected 1,635 automobiles.

Regional enforcement program personnel, in spite of continuing constraints, inspected 136,898 commercial motor vehicles at truck inspection stations and within designated area patrols.

Northwestern Region

Construction Office

During the past year, work continued on stage 111 of the Kenora By-pass. Highway 594 from Highway 502 to Dryden was reconstructed, as was Highway 125 from Cochenour to Highway 105 and Highway 105 in Red Lake. The Kaministiquia River Bridge on Highway 130 was completed, replacing the old single-lane structure. A major resurfacing contract on Highway 17 from 17 km west of Raith westerly was also completed. Another major resurfacing and reconstruction contract on Highway 17, east of Nipigon, was finished. This contract involved resurfacing plus the addition of passing and truck climbing lanes. Meanwhile, work continued on the Bending Lake Road, which, when completed, will link Atikokan with Highway 17 west of Ignace.

In the Sault Ste. Marie area, work continued on two major reconstruction contracts on Highway 631 north of Hornepayne, and the first of two major grading contracts on the Dubreuilville Road was completed as was the reconstruction and paving contract on Highway 532.

Engineering & Right-of-Way Office

Northwestern Region's engineering and right-of-way office staff delivered contracts for approximately $35.0 M worth of construction. It comprised 9.0 km of new construction, 77.7 km of reconstruction, and 96.4 km of resurfacing, for a total of 183.1 km. The program included two new structures and rehabilitation of 12 others.

They also carried out property acquisitions for the capital construction program and undertook the necessary engineering, geotechnical and field survey operations to deliver the program. They also provided technical guidance during construction of ministry contracts and municipalities throughout the Region. Environmental and corridor control activities were carried out while personnel provided input into the ministry's pavement management system.

Access Roads Office

Summer and winter maintenance was cost-shared with main user companies on 275 km of industrial roads and 69 km of tertiary roads. In addition, administration and control took place over 413 km of recoverable access road maintenance and six access road construction projects.

Remote Northern Transportation Office Airport Construction New Airports

Cat Lake: construction completed.
Muskrat Dam: construction 25 per cent complete.
Ogoki Post: equipment moved to site for major airport expansion.
Kingfisher Lake: equipment and materials moved to the site for new airport.

Total value of work: $2,161,000

Existing Airport Upgrading

Various activities were carried out for upgrading purposes at 12 airports including:

- construction of gravel pit access;
- water wells;
- upgrading access roads;
- waiting room improvement;
- winter gravel hauls;

— runway lighting systems;
— runway improvements; and,
— security fence

Total value of work: $571,200
Total value of construction: $2,732,500

Airport Maintenance

Routine summer and winter maintenance was carried out at 20 remote airports:

Total value of maintenance work: $2,912,200

Reserve Road Program

Construction work completed on reserve roads at five remote settlements:
Total value of work: $56,500

Total value of work performed by the remote northern transportation office: $5,701,200

Maintenance

Routine summer and winter maintenance was performed on over 5,800 km of King's secondary and tertiary highways. In addition, capital maintenance projects, including bridge and culvert repairs, prime and surface treatment and maintenance crushed gravel were undertaken.

Municipal

During the year, 70 Municipalities and 11 Indian Reserves received subsidies amounting to $21,300,000. Staff administered six connecting link projects at a total cost of $1,200,000 and completed a 1985 development road project at a cost of $500,000. Some $3,000,000 was provided to 116 local roads boards, eight statute labour boards, 34 Indian Reserves (11 in the remote north) and other informally organized groups involved with public roads outside of MTC's jurisdiction.

Drivers and Vehicles Office

Vehicle inspection staff completed 5,000 mechanical fitness inspections on commercial motor vehicles. In addition, 2,126 vehicles were checked in safety lanes. There were also 733 inspections performed on school buses.

Staff on the highway carrier section checked 80,860 commercial vehicles which resulted in 3,212 charges being laid.

Driver examination staff conducted 20,150 pre-test examinations and 12,000 road tests for driver's licence applications. The driver improvement counsellor conducted 1,073 demerit point interviews and 32 medical hearings.

Licensing issuing staff processed 51,600 transactions. In addition, 30 agents processed vehicle transactions throughout the region.

Northern Region

Construction

Major construction work continued on Hwy. 11, four-laning the Callander Bypass with the last grading contract starting in the fall of 1985.

Construction work also continued on Hwy. 144 New (Northwest Bypass).

Construction work began on Hwy. 65 Elk Lake easterly; Hwy. 575 from Verner northerly; Hwy. 637 West of Hwy. 69 and Hwy. 11B from Hwy. 11 to Cobalt and Haileybury. Also rehabilitation was started at Little Current Swing Bridge Hwy. 6.

Grading work was completed on Hwy. 518 Emsdale to Kearney, Hwy. 522 Ess Narrows easterly and Hwy. 539 River Valley to Desaulniers.

Grading and paving was completed on Hwy. 11 at the following locations: Severn bridge northerly, Gravenhurst southerly, Hearst westerly, Tilden Lake Area, Fauquier to Kapuskasing, Cochrane southerly and Kenogami northerly. Grading and paving also completed at Hwy. 583 Hearst southerly, Hwy. 542 Mindemoya, and Hwy. 69 passing lanes south of Point Au Baril.

Structure rehabilitation was completed at Hwy. 11 Frederickhouse bridge, Hwy. 11 Blanche River bridge, Hwy. 69 French River bridge, Peinkiller and Black River bridges on Hwy. 101 and Hwy. 11 Valentine River bridge.

Bridge painting was completed at Monteith River, Hwy. 11 and Barbers Bay bridge Hwy. 67. Also at Lavase River and CPR overhead on old Hwy. 11 at Nipissing Junction.

Engineering and Right-of-Way Office

Staff completed 22 projects (contract plans and documents) for a value of $35,703,000. Approximately 70 per cent was done in-house and 30 per cent by consultants.

They also carried out property acquisitions for the capital construction program and continued with legal, engineering and geotechnical field survey operations to facilitate the program. As well, they carried out environmental and corridor-control activities and provided input into the ministry's pavement management system.

Municipal

Various road assistance programs amounted to $47,740,000 for 150 organized municipalities. These included one county, one region, one district municipality, three cities, 35 towns, seven villages, 81 townships, four improvement districts and 17 Indian Reserves.

Also administered was $2,460,000 for 17 connecting link projects and $1,180,000 for 11 development roads.

Within the unincorporated area, $3,800,000 was provided for maintenance and construction on local roads within the unincorporated areas, including 113 local roads boards, nine statute labour boards and numerous special and specific projects.

Maintenance

Summer work was carried out on some 5,750 km of King's secondary and tertiary highways. Two ferries were operated at Moosonee and Gardiner. In addition to routine maintenance operations, projects for gravelling, priming, surface treating, mulching, crack sealing and asphalt patching were completed.

Winter maintenance was carried out on most of the above highways.

Snowplowing, using private plowing units, was increased to 29 plows. One one-bay addition to a patrol garage and three domes were constructed. Operational efficiency was pursued by downgrading one patrol yard to a sub-yard. Energy conservation was continued by two oil-to-gas conversions, the installation of new energy efficient doors, insulating one garage and partitioning three garages to provide for cold bay storage.

In addition, an oil-fired radiant overhead system was installed on an experimental basis, providing approximately a 13 per cent reduction in oil costs.

Privatization of the garage operation repair area continued.

Drivers & Vehicles

Staff, under the direction of the regional office, was divided into two districts: North Bay and Timmins. They served the provincial districts of Parry Sound and Nipissing; district municipality of Muskoka; provisional county of Haliburton and districts of Timiskaming, Cochrane, Sudbury, Manitoulin Island; regional municipality of Sudbury and easterly portion of the district of Algoma.

A staff of 65 employees was responsible for driver examination, motor vehicle licence issuing, driver improvement counselling, vehicle inspection programs and enforcement of the Highway Traffic Act, Public Commercial Vehicles Act, Public Act, Motor Vehicle Transport Act, Transportation of Dangerous Goods Act and Dangerous Goods Transportation Act, 1981 and Regulations made thereunder.

A staff of 23 driver examiners and clerical support conducted a total of 20,256 road tests and 41,167 examinations at nine driver examination centres and 21 travel point locations.

One regional review officer responsible for driver improvement counselling, conducted a total of 1,392 interviews with drivers who had reached the nine

demerit point level and conducted a total of 12 hearings.

A staff of nine vehicle inspectors conducted 4,531 commercial vehicle inspections, 958 school purpose vehicle inspections, 108 inspections of church buses, transit buses, physically disabled passenger vehicles and highway buses.

They also conducted a total of 747 investigations concerning licensed motor vehicle inspection stations and operated portable mini safety inspection lanes which resulted in the inspection of 1,900 light trucks and cars.

A total of 362 vehicles were removed from service for safety-related defects. The audits, investigations and inspection of motor vehicle inspection stations, commercial vehicles and passenger and light truck vehicles, resulted in a total of 466 charges laid under the HTA.

Nineteen highway carrier offices conducted a total of 128,720 inspections at five permanent truck inspection stations, four audit truck inspection station and eight patrol areas. A total of 3,801 reports in suspected violations were completed with 3,296 resulting in court action being taken.

One motor vehicle licence issuing office maintained by two ministry employees in North Bay, conducted 40,333 transactions.

Two supervisors, motor vehicle licensing agents, conducted 33 audits. As well, three agents were trained in the vehicle registration system. The supervisors also conducted 27 investigations, relating to public complaints and agent concerns.

Engineering and Construction

Highway Engineering Division

Engineering Materials Office

Foundation Design Section

General

Foundation investigations were carried out during the fiscal year for a total of 60 structure and earth rock-work projects. Appropriate foundation reports for design and construction purposes were also prepared for each project. A total of 15 of these projects were assigned to geotechnical consultants working under the direction of the section. The remaining 45 were carried out by in-house staff.

In addition, foundation reports for 39 projects were prepared for inclusion in contract documents. Preliminary and final foundation design drawings were reviewed for 65 structures to be built in the future.

Technical advice was provided daily to MTC in all regions and head office, as well as to municipalities and other outside agencies on all aspects of foundation design and construction. This included about 28 construction problems where site inspection by senior foundation staff was necessary to recommend immediate remedial action. Such projects included embankment and other earth-work failures, culvert and tunnel dewatering problems and soil anchor installation problems.

Twelve instrumentation projects were monitored to determine settlements, lateral movements and insitu stresses of rock and earth embankments including some where earth reinforcement was incorporated in the design.

New Techniques

New techniques, not previously employed on ministry projects, were tried out in the last two or three years. During 1985, it was possible to monitor some of these projects to assess the performance, which in all cases was found to be excellent. Projects included:

1. Buskego River Bridge Rehabilitation, Contract 84-219. Use of styrofoam to substantially reduce lateral pressures on abutments;
2. Harwood Ave., GO ALRT/Transit, Contract GGE-313. Use of permanent soil anchors for major retaining walls, substantially reducing construction costs. Also to be used on Contracts GGE 310/312;
3. Highway 115, County Road #10 interchange, W.P. 74-70-06. Pile tests in strata subject to high artesian pressures. Result indicated substantial pile cost savings to be applied to two other structures;
4. Porcupine River Bridge, Highway 101, W.P. 127-81-02. Use of styrofoam to decrease weight of approach fill thereby increasing stability. Reduced required bridge length by about 30 m; and,
5. Highway 410, Brampton, Contract 84-45. Use of earth reinforcement to strengthen earth embankment slopes enabled much steeper slopes to be constructed, i.e., 1:1 or steeper in some cases.

Bituminous Section

Development and implementation of performance specifications for all areas of construction and materials acquisition involving bituminous products continued to warrant high priority. The responsibility for hot mix sampling and pavement coring was transferred to the contractor and work progressed on the transfer of process control testing for hot mix. An acceptance system with price adjustment is now in place for waterproofing membrane thickness. Work commenced on developing a certified technician program in co-operation with the road building industry and the municipalities.

Program delivery activities were supported by mix design, mix testing and asphalt materials testing. There has been a major increase in pre-contract engineering testing due to the ministry's pavement recycling program.

In support of Ontario industry, successful trials were carried out with mechanized spray patching equipment and lignosulphonate was approved as a dust palliative.

Chemicals Section

Section staff continued their activities related to the revising and updating of the designated sources list of materials used in highway construction and maintenance operations; the provision of expertise (advice, trouble shooting) and testing/inspection services for all regional and head office units; the review of policies and procedures for structural steel coating specifications and contracts and revision of pavement marking material specifications.

A technical report was published on an evaluation of an "Epoxymastic Coating System for Structural Steel."

Personnel completed an evaluation of two-coat and three-coat aliphatic urethane structural steel coating systems submitted by Bayer Canada Inc; the revision of OPSS 1710 coning and non-coning pavement marking paint specification; several inspections and assessments of recently painted structures in Northern Region; the retesting of 3M blue and green reflective sheeting and approval of its reinstatement on the designated sources list.

Concrete Section

Staff continue to play a major role in the bridge rehabilitation sub-program although the responsibility for the routine monitoring of regional proposals for bridge deck rehabilitation was transferred to the structural office. The level of requests for technical assistance by regional staff remained high, particularly in areas of new technology such as cathodic protection, latex modified shotcrete and the introduction of hydrodemolishers for concrete removal.

The introduction of a draft performance specification for concrete strength proceeded more slowly than expected due to construction program delays. A trial contract was awarded and no problems encountered. Further contracts are planned for award in 1986. The use of industry staff for routine field testing of concrete was expanded and staff assisted in an industry sponsored program to train and certify concrete field technicians. Regional staff assisted in a project to collect data on the concrete cylinder strength test. Results showed that, provided standard procedures are followed, the test was an accurate means of predicting the strength of concrete in place.

The durability of new concrete continued to be a major concern. A laboratory project showed significant differences in the strength and salt scaling resistance of concrete made with cement from different sources. Further work is planned to try to identify the causes of these variations. Field trials of concrete sealers were begun to find a method of slowing deterioration caused by salt.

Section staff continued to work with the structural office to evaluate and test bridge expansion joints and bearings. The quality of bearings improved in 1985; however, the quality of fabrication and installation of bridge joints continued to give concern.

Soils & Aggregates Section

Work continued on computerization of the ministry's files on engineering information for Ontario's pits and quarries. Programs were developed to enable aggregates sources lists to be prepared by computer, using the computerized file information.

Field trials were conducted for sampling procedures during the construction of stockpiles and development work began for a special provision for select subgrade materials.

Extensive investigations were carried out on alkali-silicate reaction of concrete aggregates in the Sudbury area. Field evaluations and studies showed this reaction had affected numerous municipal, regional and provincial structures. MTC introduced specifications to restrict the use of these reactive aggregates.

Rock slope stability investigations were undertaken on a number of locations across Ontario where critical sections were identified. Remedial measures are to include treatments such as stabilization and slope modifications.

Routine services included: testing of 5800 soils and aggregate samples; providing over 200 man days of specialist expertise to regional staff and evaluating about 50 new products for ministry use.

Structural Office

The number of new bridge designs increased by 40 per cent compared to last year, to bring the number, 24, to the same level as 1983/84. In addition, five rehabilitation designs were carried out. of the total of 29 new and rehabilitation designs, 25 per cent were performed by consultants, which represented a significant increse over the previous year.

With the opening of the new Burlington Bay James N. Allan Skyway, the old skyway was closed for rehabilitation. The first contract, involving removal of the concrete deck and strengthening of the approach spans was begun. Contract documents were completed for the second contract which includes the strengthening of the main span and construction of the new concrete deck and barrier walls.

The workload on municipal bridges remained at much the same level as the

Environmental Office

Staff was responsible for developing and implementing policies and procedures for ensuring the ministry's programs are environmentally acceptable.

In the past year, the MTC's revised Provincial Highways Program Class Environmental Assessment Document was approved. This implemented new streamlined procedures for ensuring the ministry's highway program was in compliance with the *Environmental Assessment Act*.

High quality technical advice continued to be a priority for the office. Work was carried out on several environmental reference book chapters, with drafts being prepared on surface water, wildlife, historical resources and archaeological resources. As well, the chapter on fisheries and aquatic biota was finalized.

Personnel began co-ordinating a major project to bring the ministry's construction and maintenance activities into compliance with the *Transportation of Dangerous Goods Act* and the *Environmental Protection Act*. The focus of this work is on the acquisition, handling, storage, and disposal of environmentally sensitive materials, including wastes. This work involved close liaison with numerous areas of the ministry as well as with the Ministry of the Environment.

Co-operative work with other agencies led to better understanding of environmental issues and fewer policy conflicts. A noise protocol was negotiated with the Ministry of the Environment. As well, joint studies were carried out with the Ministry of Natural Resources to determine the long-term effects of highway construction on a southern Ontario trout stream. The three ministries also worked together under the direction of the environmental office to study and control the environmental effects of the ministry's bridge painting operations.

Staff continued to review contract packages on MTC projects, as well as environmental reports on other agencies' projects to ensure compliance with ministry policy, programs and appropriate legislation.

They continued their emphasis on monitoring various activities of field staff in design, construction and maintenance for cost-effectiveness and environmental acceptability. From this work, improvements were made in a number of environmentally related standard special provisions and design approaches.

Office personnel was also increasingly involved in the provision of environmentally oriented courses to a wide variety of design, maintenance and construction staff.

previous two years, with 190 final bridge designs checked and 138 culvert designs. The load limit by-law reviews increased 25 per cent to 240, but the field inspections dropped 20 per cent to 77 as the regions carried out more municipal inspection work. The major concern regarding the Heritage Bridge Program was the county decision to replace the Lyndhurst Bridge, the oldest stone arch in Ontario. This decision was later reversed in favour of rehabilitation, following much public opposition to its demolition.

The increased emphasis on bridge inspection, maintenance and rehabilitation was evidenced by a reorganization of the structural office to form a new bridge management section. This section completed the review of 51 deck condition surveys, 27 rehabilitation contracts, and 15 coating contracts. The first edition of the Ontario structure inspection manual was issued for use on bridge inspections by the regions, containing new procedures for the numerical rating of observed defects in structures and their components. The structural steel coatings manual was completed and issued, and revision of the bridge deck rehabilitation manual was begun.

All ministry bridges are now being designed to the Ontario Highway Bridge Design Code (OHBDC) second edition. Committees were formed and work has commenced on the preparation of the third edition, scheduled for completion in 1989.

Computer program development has continued on the Ontario Modular Bridge Analysis System (OMBAS). The system is now running with limited initial use while testing is being completed.

Corridor Control Section

Corridor Control Section staff were responsible for policies relating to access control and the compatibility of development with provincial transportation system.

During the fiscal year, some 6,500 development applications were reviewed.

Other activities included:

1. Provincial access control maps – completed changes and updated PD-77-03 and ED-77-50 for distribution in 86/87 fiscal year;
2. Home occupational uses and signing policy – completed and circulated; and,
3. Hardship/Distress: Guidelines for advance acquisition – presently under review; to be circulated in directive form.

Surveys and Plans Office

Staff continued the development of policy, procedures and training for automated survey systems for engineering applications. Seven "total station" systems were acquired. Of these, two are in production in Eastern Region, one in Central, and two in Southwestern Region. Another will be placed in Northwestern Region this coming summer. The remaining system will be used for developmental and control survey work at head office. It will eventually be placed in Northern Region in about one year's time. Training programs continued with respect to field procedures and the processing of digital data for highway design purposes.

Control surveys established and evaluated 557 horizontal control monuments on the Ontario co-ordinate system; 56 precise bench marks on geodetic datum were established and added to the vertical control system.

As of Dec. 31, 579 legal plans was examined and approved. Commencing Jan. 1, 1986, in concert with the passage of an Ontario regulation that removed the mandatory requirement for examination of most plans, this office instituted a quarterly post-registration plan review procedure. In the first quarterly review (January to March) 21 plans were examined. The legal documentation group had 1,272 km of highway designated as controlled access. The total is now 9,628.

Photogrammetry and remote sensing section staff were responsible for photogrammetric plans, cross-sections, terrain models, mosaics and remote sensing development projects. During the past fiscal year, 1,404 km of aerial photography was flown at various scales. With respect to engineering plans, the section delivered 103 plans as follows:

— medium scale (1:2000); 17 plans;
— large scale (1:1000 and 1:5000); 86 plans; and,
— three cross-section projects were also completed.

Remote sensing staff produced 896m² of mosaics and related products and 874 requests for image library services were processed. Staff also prepared 15 reports on remote sensing and photogrammetric projects.

The cartography section completed three major projects during the past year, viz: official road map of Ontario 1986/87, Ontario airports map 1985, and the Ontario intercity transportation guide 1985.

Staff also completed 59 government requests for cartographic services, resulting in 334 new base maps and 169 base film duplicates. There were four base film sales agreements to the private sector processed.

Highway Design Office

Staff was responsible for six major areas of highway design policy: design development; design applications; highway standards; design automation; drainage and hydrology and design evaluation and pavement.

Personnel continued to provide expert advice and assistance to regional planning and design staff on; new highway design policy matters; non-standard guide rail applications and noise barrier issues and policies. Section staff chaired the Guide Rail Review Committee, where the following issues were resolved: All current traffic barriers were reviewed for effectiveness and have been approved for continued usage; and interim solution for the box beam brittle failure problem was resolved and material was upgraded and fabrication/certification requirements improved for new stock acquisition; new median barrier warrants were developed; and a traffic barrier seminar was conducted in each Region to outline several concerns in light of the changing vehicle weight and shape.

They also continued evaluating and resolving issues related to new products and provided support to the relevant industries and manufacturers. Development of the Tender, Analysis and Payment System (TAPS) continued and final implementation of stage 1 has begun. The prototype Automated Designated Sources for Materials System was developed and tested. The entire content of the designated sources manual is now available on-line.

Design applications staff prepared new and revised contents for the geometric design standards manual and contract design estimating and documentation manual; provided continuing expertise in policy application in geometric design, contract preparation and implementation of Ontario provincial standards in ministry contracts; provided seminars on the content of the geometric design manual in MTC regional offices and lectured at the municipal road design course.

Highway standards personnel added volume 2, electrical, to the manual of standard drawings for the Ontario provincial standards. Work is proceeding on the remainder of the standards still to be issued: the general conditions of contract

for the standard specifications manual and volume 3, structural for the standard drawings manual.

Management and maintenance of the Ontario provincial standards system proceeded with one issue of revised drawings and specifications and an information booklet produced by the section outlining the organizational structure with membership lists of all the various committees.

Production of MTC standard special provisions continued as before, but procedures are being set up to identify them and streamline the production and presentation of the special provisions in 1987 contract documents. Monitoring of regionally developed special provisions continued.

Design automation staff continued to provide support to users in regions, municipalities and design consultants with respect to engineering systems application. The section completed the final course (Northern Region) in the basic program of planning and design computer applications training and commenced courses on MOSS (ground modelling) and TAPS (tender analysis) in all regions, as well as producing a revised edition of the systems 050 examples manual.

The CAD (design) project was completed with SYS 053 (cross-section update) now running on interactive graphic screens in all regions. The CAD (drafting) in pilot tests were well underway in both planning and design and surveys and plans in Central Region, for the evaluation of CAD technology in the production of survey plans and contract drawings.

A policy directive was issued on the municipal use of MTC engineering computer systems in response to a deputation by the Municipal Engineers' Association.

Drainage and hydrology staff completed two more chapters of the MTC drainage manual and reissued another chapter with revisions and improvements. Among the development projects undertaken was a regression analysis of province wide hydrometric records which will provide designers with an alternative approach to computing design floods. Computer programs HYCHAN and HYUNIT were improved and revised and a review of existing stormwater management models was undertaken to ascertain the most suitable approach to the computerization of storm sewer design. A framework for develping a program which will incorporate improved sewer design procedures was completed.

Section staff co-operated closely with other Ministries in the development of the Ontario urban drainage management program and the technical guidelines for flood plain management. To raise the awareness of the regional designers on these subjects, the first in a series of talks on the federal-provincial flood damage reduction program was presented in Central Region. Technical training was provided to the regions included seven, two-day workshops on culvert design and shorter talks on drainage policy and law.

Design evaluation and pavement section processed and approved approximately 115 design criteria for highway projects. The unit cost reporting system introduced in 1984-85 was extensively refined, based on information provided by the regions. Additional field operation is required before the system will be able to provide senior management with dependable budget forecast information. The contract document and review process reorganization was commenced in one region and will be implemented later in all regions. It should significantly improve the quality of ministry contracts.

Pavement roughness survey of 10,000 km, i.e., half of the provincial highway network was completed by a consultant using a portable universal roughness device (PURD) as part of the implementation of the ministry's pavement management system. The remaining half will be surveyed in 1986. The ministry acquired a PURD – advanced hi-tech equipment developed and manufactured in Ontario. It will be used for correlation and research purposes.

Pavement roughness measurements were conducted on 3,900 km of highways using a Mays metre. Pavement skid measurements were carried out utilizing a brake force trailer at 158 sites on 2,540 km of highways. The number of tests were 11,500.

A total of 54 municipal structure designs were reviewed for hydraulic and hydrological suitability, and five structures on King's highways were investigated and reviewed for monitoring purposes. "A Guide to the Presentation of the Hydraulic Design of Municipal Structures" was issued to standardize the information to be presented with the structural designs prepared by consultants and municipalities.

Property Office

Office personnel developed, maintained and monitored policies and procedures related to the acquisition, sale and leasing of real property.

They were also responsible for (a) the review and approval of appraisals of high value properties, (b) approval of appointments of private appraisers and consultants related to property transactions and (c) co-ordination, negotiation and settlement of arbitration cases which proceeded to the Ontario Municipal Board (OMB) and other levels of court.

Staff in the property sections in the five regional offices negotiated 561 amicable property settlements. One hundred and thirteen properties were expropriated to obtain title for the land required to permit contracts to proceed.

A total of $11,252,728 was spent on acquisitions for high projects. The ministry also paid $897,680 to municipalities for property required for urban expressways.

Revenue from the sale of property was $13,240,079 while $692,965 was received from leasing.

Appraisal section staff were responsible for the review and monitoring of MTC property appraisals carried out by regional staff and fee appraisers (in private practice).

One hundred and two regional submissions were reviewed and another nine appraisals were completed for the arbitrations section.

Field reviews of regional appraisal work were undertaken for 19 appraisals and an additional eight reviews were completed on first-time fee appraisers and appraisals for other ministry programs.

Policy reviews of regional operations were carried out in three regions. These were intended to monitor the application of policies and procedures as well as provide technical advice when requested by regional staff.

Personnel were also responsible for the resolution of all outstanding claims which proceeded to the OMB, Land Compensation office for arbitration. The current case load involved about 65 properties. During the fiscal year 12 awards were received and seven settlements negotiated.

Contract Management Office

Staff were responsible for the development of new policies and procedures related to contract management, quality assurance, manpower management and staff training required for MTC construction activities.

The major thrust for these policy matters included:

- the cabinet submission for adoption of the Construction Lien Act (1983);
- development of a detailed administrative system for the application of the Construction Lien Act for regional use;
- development of performance specifications;
- monitoring contract administration and payment procedures; and,
- contract document review process.

They processed and prepared final tendering documents for 202 contracts, and provided the official interpretation and clarification to contractors during the bidding stage.

Verification of quantities supporting final ministry payments to contractors by the regions was carried out on 106 capital contracts, 78 maintenance contracts and 35 subsidy contracts.

Estimating and Engineering Claims Office

Office personnel operated with a staff level of 33 employees and consisted of two distinct sections:

Estimating Section

Staff prepared the ministry's official cost estimate on 265 contracts having a tender value of $232,424,843.75. Recommendations for award were made to senior ministry officials on 256 contracts and non-award in nine cases.

They also assisted ministry regions by providing construction cost comparisons and analysis to assure cost effective highway designs and contract negotiations; and provided technical input to internal committees/task forces and co-operated with consultants and government agencies both provincial and federal on construction cost-related matters.

Engineering Claims Section

Staff acknowledged and analysed all major engineering claims submitted by contractors against capital and maintenance contracts; prepared settlement recommendations for the deputy minister's approval. They also monitored and assisted the regional directors in the resolving claims within regional authority; supplied engineering claims expertise to ministry, municipalities, consultants and contractors on request.

Research and Development Branch

OVERVIEW: Branch staff continued to carry out a wide variety of projects to improve the safety, effectiveness, and economy of transportation and communications in Ontario. Through the Ontario joint transportation and communications research program, branch staff were also involved in research in the university and consultant communities. The details of this work are presented on the following pages.

Two significant trends in research were evident:

1. increasing co-operation and involvement, through development of strategic highway research programs in Canada and the U.S.A., with other jurisdictions and technical societies to address problems of mutual concern; and,
2. increasing use of micro-computer technology to solve technical problems, to implement research findings more effectively, to improve administration, and increase productivity.

Both of these trends helped the branch accomplish more than it otherwise could within limited resources.

The essential ingredient of research, however, isn't technology or vast resources, it is imagination. This is a quality of individuals, not organizations, and it is the sine qua non underlying the progress reported here.

Technology Applications

Technology applications development and administration: Staff continued expanding a comprehensive micro-computer-based administration system that integrated management information in a relational data base. In this environment, information was extracted and manipulated to serve a variety of functions, such as project monitoring, zero-base budget, annual work plan and reporting to external interest groups. The resulting power to respond to changing conditions led to greater administrative efficiency and more flexibility in responding to management initiatives.

Under the code name TIES (Technology Information Exchange Service), a pilot project was begun to establish designated source, contract bulletin, ministry directives, and other information on a cross-Canada data network where it can be accessible to anyone with an ordinary computer or word processor, without incurring long distance phone charges.

New Products Committee Support: Computerizing the designated source manual commenced on the MTC mainframe where regional and district staff could access listings of approved products and suppliers from the terminals. At the same time, experiments were done to put the same information into a relational data base environment on a micro-computer where the information could be manipulated more effectively and economically.

Technical Publications: Approximately 100 reports, technical papers, slide presentations, and design drawings were completed. Several thousand reports were distributed to interested parties.

A pilot study established the benefits and solved some of the problems of computer-aided publishing techniques; and a desk-top publishing system was acquired towards the end of the year. The laser printing and document processing system will speed report production, improve the quality of presentation and reduce costs dramatically.

Staff also experimented with "electronic publishing" by establishing a dial-up data base, listing report titles and abstracts. This was done in co-operation with CNCP Telecommunications.

Structural Research Office

Staff continued their role of leadership in bridge engineering as evidenced by many requests for their participation in international technical committees and conferences. Members published text books on aspects of structural engineering.

A record number of bridges, namely 15, was tested to determine safe load-carrying capacities. As usual, most were found to possess more reserve strength than could be determined analytically. This program, unique in the world, led to savings of millions of dollars in avoided or deferred replacement and strengthening costs.

Research continued into the development of effective techniques of rehabilitating existing substandard bridges. One such technique involved the replacement of deteriorated concrete deck slabs of steel girder bridges with prestressed laminated wood decking, made composite with girders. This new technique was tested with a half-scale model, and found satisfactory under both static and dynamic loads.

Staff is known for their expertise in timber bridges, soil-steel bridges and vehicle weights. Research and development continued in these areas also.

Pavement Research

International Participation: Staff played host to visitors from Europe and Asia who came to reconnoitre our pavement research and design efforts. Pavement management systems and crack sealing were topics of particular interest. Staff were also active on several important committees such as the strategic highway research program, national workshop on long-term pavement performance, RTAC's vehicle weights and dimensions, pavements project.

Crack Sealing and Chip Sealing: Field trials were held of manual equipment for chip sealing, a technique introduced to enhance the capabilities of highway

patrol maintenance forces. Many lectures were given on crack sealing techniques to regional and maintenance staff. as well as various technical societies.

Pavement Damage due to Load: Instrumentation was installed on a portion of Hwy. 7N, near Toronto, to provide data intended to establish the relationships between traffic loads of current axle configurations and pavement response and damage. Data acquired elsewhere in Ontario by the Alberta Research Council as part of the RTAC vehicle weights and dimensions project will also provide insight to pavement response to load and pavement damage.

Pavement Management: Several studies were done examining the various facets of traditional pavement evaluation and management techniques and recommendations for improvement made.

Automated Distress Evaluation: The University of Waterloo completed its portion of a project to develop algorithms for computer-based, image processing techniques which will automatically identify cracks and other pavement distresses from TV pictures and provide an assessment of pavement condition. The principles have been proven, however, further development work is underway to improve the speed and reliability of the system.

Asphalt Additives: The University of Toronto completed the project to stabilize dispersions of polyethylene in asphalt cements. The polyethylene additive potentially benefits the mix by increasing rutting resistance and decreasing low temperature shrinkage cracking.

Materials and Engineering

In addition to the work detailed below, staff played key roles in the strategic highway research programs in both Canada and the U.S.A. These were established to co-ordinate research activities and to decide how best to spend the research funds available.

Cathodic protection: Cathodic protection of bridge decks was established as an economical and effective means of preserving structures. The technology was extended to protection of bridge substructure components and reinforced concrete light poles. Staff were active in implementing the technology through demonstration projects, lectures and development of standard procedures. The National Association of Corrosion Engineers in Texas reprinted our bridge deck rehabilitation manual for their members.

DART: The deck assessment by radar and thermography project completed development of equipment that permits rapid assessment of the condition of bridge decks. Sensitive scanning devices were mounted on a van which was driven slowly over the bridge. On-board computers analyzed the data and produced a tentative diagnosis of deck condition. Data may be further analyzed in the lab. The system is not foolproof, but it is fast, convenient, and economical.

Coping with winter: Winter produced many problems. Those addressed by this group included snow drifting and its control in particular situations, and the effectiveness and effects of de-icing chemicals.

Staff worked closely with Ministry of Agriculture and Food personnel to find means of protecting fruit trees from salt spray; and an experiment using reverse osmosis as a means of reducing salt contamination of groundwater was tried at the Baldwin patrol yard. Alternative deicers such as CMA (calcium magnesium acetate), and Verglimit anti-icing pavement were also studied. This work continues.

Highway Operating Systems

Maintenance Management: Because of the importance of maintenance for protecting our investment in highways, much effort was spent on analysis of the maintenance management system. Noting a lack of consistency in historical data, new procedures were underway to improve planning values for production and productivity assessment.

Illumination: Further enhancements were made to the MTC-developed ILLUM1 computer program for highway lighting design. In addition, a new concept for lighting design based on the contrast of a critical size target was developed. It promised to provide more effective lighting in terms of night visibility and safety. The economic benefits of the concept have yet to be determined. However, there is a significant potential for innovation in lighting design.

Noise: Analysis of noise emitted by trucks showed that a relative handful of trucks (about 3 per cent of the truck population) was responsible for most of the noise problems. The relationship of highway noise to property values was found to be about 0.5 per cent per dB(A) of noise.

Decision aids for capital spending: A study was completed on annual worth cost analysis of pavement rehabilitation which showed how pavement investment decisions could be based on sound principles of economic return. Further decision aids were being developed for inter-modal transportation project funding.

Safety barriers: A study of the IBC safety barrier design as installed on Hwy. 400 was completed and suggestions for design of end-treatments were made to the company. The barrier was shown to be effective, but not necessarily the most economical solution, depending on local conditions and overall design context.

Design standard improvements for light pole foundations and temporary concrete barriers at construction sites were also made.

Traffic Systems Research Office

While the main focus was on traffic systems, research staff also applied their expertise to other areas of interest to the ministry, as well as contributing to a member of outside organizations.

Outside Participation: With RTAC sponsorship, staff participated in an OECD traffic management project, and hosted the final meeting in Toronto. Staff played a private role in the organization and management of the RTAC 2-lane rural roads project, and made contributions to the U.S. Strategic Traffic Research Program (STRP), Staff also organized a TRB conference session on in-vehicle technology.

Traffic Management: Continuing the research and development of programs for traffic simulation and optimization, staff evaluated two new network assignment models (CONTRM and SATURN) with assistance from local consultants. A freeway simulation program (FREQ7PE) was improved by research staff and is under evaluation on the QEW by another consultant.

Maintenance Operations: A co-operative project with the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was initiated to establish the feasibility and cost-effectiveness of using remote sensing of road and weather conditions to improve winter maintenance operations. In addition, staff carried out a detailed cost/benefits study on salt versus calcium magnesium acetate as a de-icing agent.

New Technology: Staff maintained a watching brief on a wide variety of new technologies with potential application to traffic management, maintenance and other areas. These included knowledge-based expert systems, image processing, digital radio communications and vehicle navigation and route guidance systems.

Highway Operations and Maintenance

Maintenance Branch

Branch staff continue to consist of: the maintenance planning office, maintenance operations office, maintenance human resources planning and development unit and sign and building permits section.

The mandate was to provide functional management of the ministry's highway maintenance activities, ensuring the continued preservation and operational viability of the provincial highway system. This was carried out by establishing policies and standards, allocating available funds and exercising functional direction over the delivery of the maintenance effort.

During 1985, the branch was audited by the Provincial auditor's office as a major element within an overall audit of the maintenance activity within the provincial highways program. The audit concluded management controls and procedures were adequate in most areas and commended the branch for a number of cost-effective initiatives. Where the auditor noted initiatives which should be undertaken to strengthen controls, staff has already implemented suitable initiatives.

Maintenance Planning Office

Staff is comprised of the maintenance management and budget and allocations sections, plus a planning and analysis unit.

The efforts of the maintenance management section were largely devoted to stabilizing the computerized information system after a period of considerable development and change. The newly-automated planning process was refined to provide the districts with an improved medium for communicating their annual maintenance needs. Work reporting procedures were further defined to capture the increasing proportion of privatized maintenance.

While measuring the effectiveness of recent changes and continuing to make necessary adjustments, the section also prepared for the future. A computer systems analyst was added to the staff to help in gaining the maximum benefit from more responsive computing equipment anticipated in regional and district offices over the next few years.

During the year, a study was undertaken with the aid of a consultant to examine the usefulness of the maintenance management system to program delivery managers. Although not yet complete, it confirmed the system's value to the ministry and will likely recommend a stronger focus on its strategic capabilities as distinct from its operational support capabilities.

Budget and allocations section staff continued to be responsible for developing and recommending to branch and division management the appropriate division of the sub-program's funds among the various regional and head office units. Work was started to better define the longer term maintenance needs of the highway system so senior management and central agencies can have an increased awareness of priorities and funding requirements.

Planning and analysis unit staff again made a major contribution in co-ordinating the branch's efforts in support of MTC's strategic planning process. In addition, a project was undertaken to address the fixed cost of winter maintenance with a view to increasing the cost-effectiveness of this activity and improving budgeting techniques. This unit played a key role in modifying and improving the maintenance component of the management-by-results process.

Maintenance Operations Office

Personnel consists of four specialized units: landscape planning, landscape operations, special maintenance services and maintenance operation analysis.

Maintenance operations staff establish and monitor operational policy and standards, provide technical expertise and training, and lead and co-ordinate operational and administrative improvements.

During the past year, office personnel continued to take an active role by membership and participation on various committees to emphasize maintenance concerns and priorities relative to design and application of specifications, evaluation of new products, techniques and government-wide issues.

Seminars were conducted for maintenance supervisors, landscape foremen, zone paint foremen and sign shop foremen. Office staff also participated in winter maintenance training courses in several districts and conducted courses in roadside vegetation maintenance for staff from municipalities and pesticide licensing.

With the introduction of the Transportation of Dangerous Goods Legislation, section staff took the lead role in developing a training program for the certification of ministry staff involved in the offering, handling and transportation of dangerous goods.

Testing of durable pavement markings continued with the installation of a test section of durable marking materials on Highway 401 in Toronto.

New technology was introduced in the area of mechanical spray patching with the demonstration testing of the "Dynapac" pavement patcher from Sweden. Test sections are still being monitored, but early indications are positive.

In conjunction with the ministry's Communications Division, a road weather information system was developed and pilots installed in four districts and three municipalities. The system provides current and forecast weather and information on winter road maintenance activities and road conditions to allow maintenance forces to use their resources more effectively before and during storm conditions.

Research on sedges to control erosion moved into a second phase and a research project was initiated with the University of Guelph to evaluate roadside planting techniques.

Landscape planning staff provided input to projects on the capital construction program by producing inventory assessment and interpretation of vegetative and aesthetic factors during preliminary and detail design stages. This included aesthetic input into the Loyalist Parkway study. Design advice was provided on 56 projects. Staff completed 29 landscape plans for tree and shrub planting on newly constructed routes, including planting designs to enhance freeway interchanges and noise barrier locations.

Due to increased government emphasis on tourism, an update was undertaken regarding roadside rest/picnic/information sites and a new rationalization approach developed.

To meet the 1991 requirements of the Gasoline Handling Act, a program was established for updating underground

fuel tanks by replacement or relining.

Other projects included participation at a winter maintenance conference at the University of Wisconsin; introduction of new guidelines for road salt monitoring and development of a draft nuclear emergency plan and participation in Exercise Pickering 85.

Maintenance Human Resources Planning & Development Unit

Unit staff were involved with the planning, guiding, directing and evaluating of the ministry's maintenance sub-program. As part of this mandate, the unit co-ordinated and provided direction in the development and revision of training programs, manuals and policy documents to ensure efficient, effective and knowledgeable maintenance staff.

Three 35 mm slide/audio cassette training programs – bridge maintenance, sign maintenance and repair and shoulder maintenance – were developed to assist in the training of maintenance patrol staff.

To meet the requirements of dangerous goods legislation, training of maintenance staff in the offering, handling and transporting of dangerous goods was implemented.

Occupational analysis projects which identify the knowledge, skills and ability required to perform the tasks which are part of the senior patrol and patrol supervisors positions were completed. The occupational analysis documents are key source material for future training and development of the people in these positions. Additional positions will be similarly evaluated in the future.

As part of the Affirmative Action initiatives, this unit established and implemented a plan to increase the number of women moving into the maintenance area.

The unit is presently working with O.G.R.A. in producing a certification program for municipal roads superintendents.

As part of an ongoing process, the human resources long-range plan was updated and continued to be used as a tool to ensure the sub-program's human resources were effectively managed.

Sign & Building Permits Section

The number of new permits issued in all areas, including building and land use, entrances, encroachments and commercial signs was down over 1984.

New building permits issued for 1985 had a construction value of $378,380,621.00.

A successful staff seminar was held for all field staff involved in corridor management practices. The ministry's new utility and encroachment policy and procedures manual was completed and introduced at the seminar.

Section staff continued to provide policy, procedural and technical expertise to senior management, the five regions and 18 districts. In addition, they provided the focal point in head office for all utility matters on right-of-way managed by the ministry.

The ministry's commercial sign policy is presently being reviewed with interested groups such as municipalities, sign associations, boards of trade, tourist associations, etc.

An acceptable framework for a formal agreement which would allow Bell Canada to place a fibre optic system on Highway 401 and the QEW was also developed.

Equipment Engineering Office

This office consisted of the new equipment section, fleet management section, records and administration section, equipment garage in Downsview and government garage at Queen's Park.

During 1985-86, staff supplied equipment to users in the ministry; maintained and monitored a computerized fleet management system to ensure control and economy in fleet operations. They also provided technical advice, training courses, design and development assistance and miscellaneous services to clients at Queen's Park and ministry equipment users to help them do their jobs effectively and efficiently.

New Equipment Section

Staff specified and acquired the required new equipment according to a detailed plan within a budget of $7.3 million.

This capital investment comprised of 73 cars, 214 small trucks, 40 large trucks, four motor graders and a variety of other special purpose highway maintenance equipment.

Engineering assistance was provided to:

— the Ministry's marine and pipeline office to help in the search for a ferry boat for Pelee Island;
— a trade development mission to Saudi Arabia; and,
— the Metro Toronto Parks Commission on a possible air bubble system designed to keep a channel open in winter for ferry boats between Toronto and Toronto Islands.

Major projects constructed during the year consisted of two large and two small road painting machines.

Two prototype snowplow wings were designed, built and tested in support of safety and productivity improvement objectives.

Old equipment was redistributed, scrapped or sold by auction.

Staff continued working to evaluate new types of equipment, respond to visits from suppliers and attend trade shows and field trials to stay abreast of the availability and capability of new equipment.

Fleet Management Section

Staff continued to monitor and provide assistance to resolve a range of equipment repair and maintenance problems.

Safe driving by the ministry's equipment operators was supported by successful completion of the annual Safe Driving Roadeo. Wilfred Girard (Cochrane district) proved the winner of the final contest run in the Fall of 1985 at Downsview.

A new edition of the MTC equipment operators' handbook was produced and distributed. As well, support was provided to Maintenance Branch to help train equipment operators in snow and ice control seminars.

About 100 ideas for improving equipment operations were evaluated under the ministry's IDEA$ program. Six were accepted for implementation.

Technical training continued to be developed and provided to the ministry's tradespeople. In particular, two, three-day seminars were organized for the equipment supervisors and foremen of the districts' repair garages.

Rental rate schedules appropriate to Municipal, District and Head Office equipment were updated and distributed. Advice on these schedules was provided on an as-needed basis.

A major project was initiated and is underway to upgrade the existing equipment management information system.

Records and Administration Section

Last fiscal year, this section took over from Computer Systems Branch responsibility for the production and upkeep of the ministry's current computer based equipment management system.

Work continued on upgrading the information contained in this system which records data on some 16,500 pieces of equipment distributed across Ontario. Staff provided the management reports required to help control the operation of this diverse fleet.

Personnel continued to provide the administrative support required by other

sections. They verified accounts, authorized payments to and resolved difficulties with suppliers. As well, staff maintained a system for control of budget expenditures designed to take maximum advantage of available capital funds.

Head Office Equipment Garage

Staff supplied and maintained a fleet of 160 vehicles for head office, MTC, and Central Region use. It included such special purpose vehicles as two trucks with transport 100 tons of concrete blocks used to test the province's bridges and the "Inspector 50", a unique aerial device used to inspect the underside of high bridges efficiently and economically.

Last winter, staff continued to keep the roads and parking lots in the Downsview complex and the Downsview OPP facility clear of snow before the start of the working day.

They also inspected, prepared, road tested and distributed new units of equipment to ministry users.

Government Garage (Queen's Park)

Government garage staff continued to provide a chauffeur service to clients at Queen's park. They also supplied fuel and mechanical maintenance services to the clients in the same area.

A major project to improve the internal organization and the client services of this unit was completed and reorganization completed. As well, action was authorized and is now underway to improve garage's physical facilities.

Traffic Management and Engineering Office

Staff activities were directed toward maximizing the safe and efficient use of highways for the travelling public through the development and application of appropriate policies and standards; the development of technical leadership and provision of advice to regional and district staff, municipalities, other highway authorities and the legal and justice community.

Together with the traditional engineering function of traffic analysis, signing, signals, electrical design and maintenance and accident data management, personnel placed a significant emphasis on the development of advanced technology applications through freeway traffic management and electronic control systems projects.

Freeway Traffic Management Systems Section

Implementation of Freeway Traffic Management Systems (FTMS) in the Toronto, Hamilton-Burlington and Ottawa areas continued throughout the year with construction work in the Hamilton-Burlington area, design work in the Toronto and planning work in the Ottawa areas.

The reliability of operations of the existing QEW system in Mississauga (10 years old) was improved with the acquisition of additional computer hardware and co-axial cable data communications modems, a Canadian product, designed and manufactured by Canadian General Electric.

The Burlington systems began trial operations and is currently staffed around the clock, 24 hours/day, seven days/week. The initial system consisted of closed circuit television, (CCTV) citizen's band (CB) radio, marine band radio, loop detectors, changeable message signs (CMS), co-axial cable communications plant and a central computer located in the Burlington district office.

Interfaces were provided with the Ontario Provincial Police, Burlington Canal Lift Bridge and media. Canadian manufactured system 170 equipment was used as intelligent roadside controllers for the acquisition of traffic data and the control of some field devices.

Work in the FTMS area continued to be shared with the private sector, through the use of engineering consultants and contractors. This partnership promoted the development of new Canadian high technology products and developed expertise in the private sector which will then become well positioned to undertake similar work across Canada and worldwide.

Electrical Engineering Section

Electrical Maintenance Unit

A feasibility study was conducted for the implementation of an electrical management system. On completion of a study and approvals process, a consultant was engaged to develop the system.

The electrical management system, when implemented, will provide Burlington and Toronto districts with a computerized management system.

Ongoing projects included updating maintenance quality standards for electrical and maintenance work, preparing maintenance manuals for traffic signal systems and lighting systems. The electrical maintenance unit provided guidance and expertise to regions and districts. It also monitored activities of district electrical organizations. An annual seminar was conducted where representatives from the districts attended to discuss electrical methods and procedures.

Electrical Design Unit

High mast lighting standards and specifications were completed and manufacturers selected for major material components. Several installations were designed. Quality assurance methods for supply and material and in construction were covered in a manual on inspection and maintenance.

The highway lighting test centre was completed at the John Rhodes Examination Centre and used to carry out testing of programmable lighting for highway use and visibility studies.

Electrical design services were provided for numerous projects installed by ministry staff or consultants in all regions except Central.

Electronic Control Unit

The Electronic Staff continued to improve Model 170 hardware and software products used in traffic signal, Freeway Traffic Management and municipal traffic signal systems (MTCS) applications. New Canadian suppliers were sought with the capability to produce Model 170 controllers and cabinets.

MTCS feasibility studies were initiated in Sault Ste. Marie, Guelph and Peterborough while systems reached the implementation phase in Windsor, Burlington and the Region of Niagara. The ministry helped co-ordinate the enhancement of MTCS's through the development of 1½ Generation automated signal system monitoring and timing plan development capabilities.

Traffic Signing Section

A major review of the highway signing policy was completed in two parts. Draft revised policies and sign standards for part I, highway and municipality signing, were sent to the regions for implementation on a programmed basis, by highway, over a six year period, starting in 1986. This will result in improved signing for municipalities and road intersections. A new tourist attraction signing policy was finalized for part II, with relaxed signing criteria and improved signing from all provincial highways. It will be introduced in early 1986.

Extensive revisions to the manual of uniform traffic control devices were nearly completed and will be distributed by the early summer of 1986. Work was started on the complete revision of the policy manual traffic control devices for the King's Highway.

Some special signing and new signing policy and standards projects were completed or are under development, including signs for the Sgt. Aubrey Cosens V.C. Memorial Bridge, Lake Superior Circle Tour, hospitals; downtown, business section or City (Town) Centre: Travel information centres, Great Sauk Trail and non-MTC picnic areas on provincial highways. Staff continued with the development of new signing in other areas of tourism by (1) investigating the potential of using highway signs to promote

tourism within municipalities and; (2) investigating with the tourism industry other ways that highway signs could be used to promote tourism in Ontario.

Traffic Development and Analysis Section

Traffic devices development activity included the completion of initial field testing for raised pavement markers and post-mounted delineation devices. Appropriate policy revisions were initiated; the completion of the prototype portable microprocessor field data recording unit and the commencement of production unit assembly; the completion of the automation of all existing permanent counting stations and the initiation of new station implementation for the collection and processing of highway traffic volume data; the continuation of the evaluation of barrier systems and barrier end treatments.

Computer systems work included the completion of the development and implementation of local computer capability within regional traffic sections; improvements to the co-ordination of regional software development were initiated; additional microcomputer hardware was acquired for office applications; participation continued on the accident system review project.

Policy development and analysis work focused on highway safety initiatives, including continued efforts to improve co-ordination and participation in the development of a ministry highway safety position and prospects paper; development of a barrier system review and rehabilitation program; continuation of work with the Ontario Traffic Conference to improve uniformity in the use of pedestrian crossovers in Ontario municipalities.

Financial subsidy and technical assistance was provided to municipalities under the traffic operations studies program in the cities of Trenton, Mississauga, Brampton, London, Cambridge and town of Smiths Falls. A review of the program was completed and draft proposals for initiating and conducting the studies were completed.

Summer surveys were undertaken on behalf of a number of clients. They included origin-destination surveys in Windsor, Brampton and Haldimand-Norfolk; border crossing surveys at Windsor and Sarnia; and passenger surveys at Pearson International Airport.

Traffic Signals Section

After an effort stretching over at least three years, an updated version of the local intersection control program for the ministry's standard Model 170 traffic signal controllers was ready for field distribution. The new program corrected some problems in the existing software and added a number of enhancements that will improve traffic control in the field and provide a more user friendly environment for those staff setting up intersections. A manual on the operation of the new 170 program was nearing completion. Once complete, training courses will be held in each of the regions to introduce it.

Work continued on verifying the accuracy of SSTOP, a Canadian traffic signal network optimization program for use on microcomputers. SSTOP is presently being distributed and supported by the ministry. It received wide-spread acceptance in Ontario and made considerable inroads internationally.

A couple of significant projects are being initiated to develop 1½ Generation control for computer controlled traffic signal networks. The basic purpose of 1½ Generation control is to reduce the labour intensiveness of re-timing signalized networks. Such a system could result in more up-to-date signal timing in the field, leading to higher network efficiency.

Safety and Regulation

Transportation Regulation Operations Division

Co-ordinator of Resources Offices

Personnel provide guidance and support for the management of financial and human resources within the safety regulation program.

More specifically, financial staff were responsible for program budget preparation and monitoring of expenditures and revenue collection; management of reporting system development and communicating with other ministry programs and government agencies. Human resources staff were responsible for assisting in daily staffing concerns, establishing program staffing policies and procedures, developing and maintaining the long range plan and acting as the liaison with other ministry programs and government agencies.

Systems Improvement Office

Staff provided the program with services supporting the development and maintenance of manual and automated systems required to licence and control drivers and vehicles. Major efforts centered on implementation of the new photo licensing program, extension of methods time measurement standards and improvements to the vehicle registration system stock sub-system.

Compliance Branch

Promoting the regionalized delivery of a uniform and rational compliance program, staff were responsible for the carrier licensing and information office, office of special investigations, operational policy and standards office, weights and dimensions office and vehicle standards office.

The program was continually monitored to ensure consistency with governing legislation, policies, and procedures. Personnel provided coherent direction to enforcement officers with respect to compliance of economic regulatory control legislation and the Highway Traffic Act (HTA).

In addition, staff in conjunction with transportation regulation development, ensured a program which reflected an awareness of Ontario's needs, relationships with other jurisdictions and the exchange of compliance information. Significant developments and new initiatives within the transportation industry were also reflected, aimed at responding to those factors which contributed to or were detrimental to the development of Ontario's transportation industry which influences the mobility of goods and people.

Education, co-operation and communication with both the regions and industry were continually under examination and developed toward and effective program.

Operational Policy and Standards Office

Office staff continued as the focal point for enforcement policies covering the public carriage of goods and people over Ontario highways. Special emphasis throughout the past year included the training of ministry personnel concerning the new transportation of dangerous goods legislation and regulations. There was also considerable progress with the inspection of commercial vehicles in conjunction with the Canadian Vehicle Safety Alliance.

Personnel also provided technical expertise as well as operational procedures and standards to assist in interpreting ministry policies on regulatory issues. The research and development of operational policies and procedures were documented and distributed in the form of policy directives.

Personnel developed, co-ordinated and conducted training courses for the ministry's enforcement field staff. Various information posters and pamphlets were produced and distributed as part of these awareness programs. This information was disseminated to various federal and provincial agencies, the trucking industry and local governments. Technical and program information was also provided to industry, the media, general public and the ministry's enforcement staff.

Carrier Licensing and Information Office

Staff were responsible for the monitoring of Ontario Highway Transport Board (OHTB) certificates for compliance with the Public Commercial Vehicles and Public Vehicles Acts and Motor Vehicle Transport Act (Canada); the issuance of operating and vehicle licences associated with the board issued certificates; the issuing of special permits for the movement of overdimensional vehicles and loads, licensing of motor vehicle inspection stations, the issuing of safety standard certificates, dump vehicle and bus inspection stickers and propane stickers.

During the past fiscal year, there were 4,666 board certificates, 3,201 public commercial and public vehicle operating licences, 67,440 vehicle licences and plates and 4,392 special permits issued. Licences were issued to 10,660 motor vehicle inspection stations and 16,246 mechanics were registered in that program. Also issued were 1,199,260 safety standard certificates, 152,059 dump vehicle and bus inspection and 24,920 propane inspection stickers.

Revenue amounted to $12,094,044.96.

Weights and Dimensions Office

Staff provided consulting service to ministry groups engaged in the preservation of the highway system by the review and approval of permit applications. This involved the proposed movement of vehicles and loads exceeding routine guidelines for weight and dimensions, and advisory service to industry groups wishing to take maximum advantage of the transportation facility.

They also assisted in the development of weight enforcement strategies as they applied to both system and equipment needs.

Trucking and Regulatory Reform

Trucking regulation has been under intensive review in Ontario for several years. In 1983, a new direction in regulatory policy was recommended by a committee of representatives from the goods movement industries. Their recommendations were documented in the "Responsible Trucking" report.

The new approach was subsequently endorsed by government, and the 1984-85 period was dedicated to developing the legislation and administrative mechanisms which could implement the new approach. This involved extensive consultations by mail and through committees, specifically on the subjects of licence simplification, entry tests, competency tests, leasing, commercial vehicle operator registrations, rate regulation and OHTB powers. Significant progress was recorded in consultations through the CCMTA (Canadian Conference of Motor Transport Administrators) toward making regulation between Canadian jurisdictions more compatible.

Development of policies and procedures continued regarding the commercial vehicle operator registration system designed to allow for the identification of commercial vehicle operators and to track their conviction and compliance action records.

The prewriting phase of converting existing PCV licences to a new standardized terminology was completed and the new draft licences mailed to the licensees for their approval or comment. A large number were returned as accepted by the licensee and were recorded for transfer to the OHTB for final review and issuance.

Development of policies concerning new legislation regarding the licensed trucking industry continued as a result of public input and discussion of the draft bill tabled during 1984.

Office of Special Investigations

Staff carried out a program leadership function and provided direct program delivery services in the areas of special investigations, carrier control and enforcement support for the carrier subprogram.

In their special investigation role, they directed a significant portion of time toward developing and implementing new investigation techniques and prosecution strategies. Personnel hosted two conferences in 1985; one which brought together transportation regulation administrators from across Canada to exchange ideas and information and another attended by investigation personnel from across Ontario. They also developed a training program for investigators intended to ensure a uniformly high standard of investigative techniques across the province. Ongoing activities included complex and sensitive investigations, particularly those referred by senior management and the regions. They also conducted investigations in northern and northwestern Ontario and outside Ontario on behalf of the regions.

Carrier control personnel were responsible for initiating sanction proceedings against carriers through means other than the court process, i.e., through OHTB referrals and hearings before the registrar. They were also actively involved in the formulation of policies and procedures pertaining to the implementation of the Commercial Vehicle Operator Registration (CVOR) system, and in assisting systems personnel in the development of the control and sanctions aspects of the carrier sub-system.

In 1985, staff conducted 120 special investigations, arranged the services of out-of-province summonses, executed 30 search warrants, and placed 132 charges before the courts. As well, 27 sanction proceedings were initiated against carriers pursuant to violations under the PCV and PVA Acts, the HTA and Motor Vehicle Transport Act (Canada).

Finally the office was reorganized in response to pending implementation of the CVOR system, and to change in the way the ministry delivers its compliance program, the latter being based on recommendations of the PCV Act review committee, the Uffen Commission on Truck Safety, the bus committee, and the influence of new dangerous goods legislation.

Vehicle Standards Office

Personnel provided consulting service to MTC and other ministries, police standards and performance.

Staff continued to take leading roles in the development of new vehicle inspection regulations and national standards for public motor vehicles used in transportation of people and goods. They responded to a number of proposed new and amended federal standards affecting the manufacture of new motor vehicles.

They also assisted police in their investigation of a number of accidents involving heavy commercial vehicles, served as expert witnesses at the coroners' inquests and court trials and responded to coroners' jury recommendations.

Transportation Regulation Development Branch

Safety Coordination and Development Office

Staff worked to ensure continued improvement in highway safety through the design and implementation of safety promotion and regulation initiatives, and by providing services for the co-ordinator of highway safety.

During the past year, drinking/driving continued to be a major concern. Staff co-ordinated passage of HTA amendments which increased driver licence suspension periods for drinking/driving offences under the Criminal Code and for driving while prohibited or disqualified when driving. Methods to diagnose and treat chronic drinking/driving offenders were under review.

In the area of driver improvement, staff analyzed the violation and accident involvement patterns of a variety of driver population subgroups and reviewed assessments of the effectiveness of driver improvement treatment programs in other jurisdictions. An accident prediction study to determine the best method of identifying problem drivers was also begun. This information will be used to develop improved methods to identify and treat drivers at high risk of accident involvement more quickly and effectively.

Small gains were realized in the area of motorcycle safety during 1985. Total and alcohol-use related motorcycle fatalities declined nine per cent from 1984 fatality figures. Staff co-ordinated a seminar attended by representatives of government, industry, safety associations and public interest groups to discuss initiatives to improve motorcycle safety. This resulted in the development of a new, more comprehensive motorcycle operator skill test, for implementation on a pilot basis for the 1986 riding season; and in revisions to the 1986 Motorcycle Driver's Handbook.

A new motor vehicle accident report form was developed to simplify the reporting of accidents by the police and improve the accuracy and timeliness of accident information. Testing of the form is scheduled for 1986.

Other activities by safety coordination and development office staff included publication and distribution of the first two in a series of six accident statistics/safety promotion pamphlets; and ongoing public contact to promote the correct use of child safety restraint devices. Staff liaised with other jurisdictions, private industry and public interest groups to develop and assess strategies to respond to ongoing and emerging safety issues.

Bus Transportation Office

During the 1985-86 fiscal year, staff continued to co-ordinate government-industry-consumer deliberations on provincial intercity bus policy. Through the bus committee, office personnel developed a conceptual policy direction aimed at continued regulation of the intercity bus industry. A smaller bus working group further refined the bus committee's proposals and developed operational details for government consideration.

Other policy issues addressed by staff included: the streamlining and clarification of charter regulations; policy analysis of the role of urban transit operators in the intercity charter market; an examination of tour and sightseeing services within municipalities; and modifications to the bus tariff review and approval process.

A major initiative was the development of a database useful for policy development and monitoring purposes. In co-operation with Statistics Canada, it's now in place and analytical work and report preparation underway.

Another major activity was in response to the liability insurance crisis. Staff worked with the Ontario Motor Coach Association on an insurance study to identify and review possible solutions to the current problem. In addition, they participated in an in-depth carrier analysis to assist the government's insurance task force in its quest for solutions.

Truck Transportation Office

Office staff continued to be heavily involved in trucking regulatory reform implementation. New legislation, the Truck Transportation Act was developed to replace the existing PCV Act. Changes will also be required to the HTA and OHTB Act.

As a part of the reform, PCV fees for for-hire truckers were eliminated. This means for-hire truckers and private truckers will not be paying the same licence fee for a similar truck.

There was also ongoing liaison with other governments in an attempt to achieve compatibility with other jurisdictions in the process of reform. Personnel were involved with interprovincial and international committees such as the CCMTVA's.

Staff continued to monitor the implementation of the recommendations made by the Ontario Commission on Truck Safety chaired by Dr. Uffen.

Licensing and Control Branch

Staff role was to enhance the safe and efficient movement of people and goods by regulating the qualifications and performance of drivers and vehicles. The latter was achieved by keeping accurate records of all drivers and vehicles, providing information and education on drivers and vehicles to the courts, law enforcement agencies, industry and general public. In addition, personnel were responsible for the collection and accounting of fees as established by regulation.

The branch was geographically split. All production-oriented functions, consisting of the following offices: licensing operations, financial and stock, field support and support services were located in Kingston under the management of the production operations office. All service/support functions of licensing administration, operational policy, network support and driver improvement remained at the Downsview complex.

Operational Policy Office

Staff supported and co-ordinated the needs of the branch and regional management by identifying the need for changes in current operational policies and procedures, developing and implementing new operational policies and procedures, identifying and co-ordinating training needs and generally resolving any difficulties in the application of policies. They were also responsible for the monitoring of performance of the driver and vehicle sub-programs, recommending corrective action where program commitments were not met or in cases of non-compliance, the development and maintenance of the program for policy and procedures manuals and establishing objectives and standards for the program.

Driver Improvement Office

Staff ensured adherence to standards established for the licensing of drivers and monitoring drivers' post-licensing activities through the activities of two sections: driver control and medical review.

Driver control entailed maintenance and administration of the demerit point and probationary driver systems and administration of licence suspensions and reinstatements related to driver behavior and attitude.

Medical review staff monitored drivers required to file periodic medical reports as a requirement to maintain their class under the classified driver licence system; and drivers identified as having medical conditions making it unsafe for them to operate vehicles. They were also responsible for the administration of medical-related licence suspensions and reinstatements.

Personnel also provided administrative support to the public, other agencies and regional offices in handling more complex driver control and medical enquiries.

Licensing Administration Office

Staff provided licence assistance service to the public respecting legislation, regulation, policies and procedures which support the following provincial programs: driver licensing, driver improvement, driver instructor licensing, snow vehicle operator licensing, snow vehicle licensing, highway vehicle licensing and off-road vehicle licensing.

In addition, they provided search services of driver and vehicle records for the public, enforcement agencies and the courts.

Personnel also issued prorate registrations for commercial motor vehicles governed under the Canadian Agreement on Vehicle Registration (CAVR) in its prorate issuing unit; and its Downsview issuing unit, standard vehicle registrations for passenger and commercial vehicles and trailers.

Network Support Office

Personnel were responsible for technical support to on-line equipment users of the licensing network; monitoring performance of vendor and government service organizations; testing and requisitioning new equipment; maintaining equipment inventory and reassignment control; facilitating the installation, de-installation and relocation of licence issuing offices and providing input to policy development for the ministry on agents handling and business relations.

Additionally, they maintained financial control/budget control over all distributed computer hardware and communication lines cost for rental and service changes and authorized payments to vendors for extra work performed.

Driver and Vehicle Audit Office

This newly-created office within the Licensing and Control Branch was scheduled for implementation in July/1986.

Its purpose is to provide reasonable assurance that the collection and reporting of funds and regulatory information is complete, accurate and timely.

This will be accomplished by:

- conducting financial and compliance audits of MTC and private issuers and driver examination centres;
- identifying and reporting system control weaknesses and operational deficiencies resulting from audits; and,
- creating a central communication link between head office and the regions, strengthening the accountability of the driver and vehicle subprograms.

Production Operations

Staff was responsible for ensuring the effective operation of the branch's Kingston-based offices, providing direction to the field support, licensing operations, financial control and stock management and support services offices.

Staff provided centralized training, production control and administrative services.

Financial Control and Stock Management Office

This office consisted of two sections:

Financial Control: Staff accounted for and consolidated all revenue received through driver and vehicle production related activities, administered the issuance of refunds for both driver and vehicle programs, monitored the collection of replacement funds for NSF cheques; and they were custodians of the profile data base for all issuing offices and driver examination centres.

Stock Management: Personnel provided a stock procurement, planning and delivery function for driver and vehicle stock, forms and material.

Licensing Operations Office

This office consists of three operational units:

Driver and Collision Record Input Unit: Staff processed driver conviction transactions and all reports of motor vehicle collisions occurring in the province.

General Issuing Unit: Personnel processed all driver related transactions generated by driver examination centres and provided a mail-in service for the following driver licensing and vehicle registration transactions: corrections, cancellations, replacements, address changes, name changes, application requests, transfers and own choice place.

Renewal Processing Unit: Staff provided Ontario's motoring public with a mail-in service for vehicle renewals and driver renewals for those which did not require a photo. They also processed DFCC and NSF denials.

Office staff also compiled statistics required for ministry fact reports.

Field Support Office

Staff provided licence issuers and driver examination centre personnel with a direct, central and singular communications link for the resolution of procedural, legislative and policy interpretation. They also interfaced with a technical support group to resolve systems hardware/software and network communications difficulties.

Through resource access control facility (RACF) they controlled the access security to the on-line vehicle computer network.

Staff audited and monitored daily financial reporting activity of both the driver/vehicle offices. The performance of driver/vehicle policy/procedures compliance was also monitored, ensuring the on-line and manual submissions were accurate.

They also provide administrative support to the driver/vehicle office, informing them of financial discrepancies in reporting, and, initiating corrective action for incorrect procedural methods.

They also gave guidance and assistance to those offices experiencing difficulties in transacting business through the on-line vehicle system.

Support Services Office

Personnel met the needs of production operations in Kingston, providing large scale data entry services, mail distribution, microfilming and retrieval capabilities and word processing. They also attended to the secure disposal of scrapped vehicle licence plates and documents.

Finance and Administration

Transportation Capital Branch

The Transportation Capital Branch was responsible for the effective management of all transportation capital investment resources. In addition, it provided highway planning, priority setting and programming services on a program-wide basis as well as scheduling the expenditure control for capital construction and ancillary highways investments.

There were three functional units: highway program planning office, highway program administration office, and capital investments office.

Highway Program Planning Office

Office staff were responsible for planning and co-ordinating the future development of the provincial highways program. The functions carried out included development of the provincial highways long range plan (LRP) and future highway network needs; development of infrastructure priorities; co-ordination and synthesis of highway planning information and management of the strategic planning process for the provincial highways program.

In the development of infrastructure priorities, program priority and value analysis group carried out analysis of current highway conditions and geographical imbalances of such conditions; made forecasts of future rehabilitation needs, and recommended spending directions and priorities for the government which would maximize public benefits. Value analysis dealt with estimating the costs of various undertakings and benefits that would accrue to the public upon completion. This activity provided the basis for priority setting.

The development of Ontario highways future perspective was undertaken by the highway system analysis group. They continued to monitor highway capacity and level-of-service on each link of the provincial highway system; assessed future expansion needs; and advised senior management on the required capacity expansions and its timing. This group also dealt with jurisdictional issues through the development of a system management plan.

Information systems personnel collected, process and synthesized information about the system and user to support overall planning and management. Much of it was published and made available to the public. Examples included the "Highway Distance Table" and "Traffic Volumes Report".

The Manager of the highway program planning office served as program co-ordinator of the provincial highways program committee. Staff supported committee activities through preparation of material for their consideration; including position and prospects and program issues, and managed all other business of the committee.

Office staff were also involved in the analysis of financial outlooks, public perception, major government priorities, human resource implications, information technology, strategic directions, privatization and other aspects to develop the LRP related to capital investments, operations, and maintenance, and design and administration. Specific five-year directions were developed in various parts of the LRP to ensure that program products and services properly match future requirements and emphasis.

Highway Program Administration Office

Office staff here were responsible for the administration of the provincial highways program, including operational planning services, construction plan, program budgeting services and construction expenditure control.

Unit personnel continued with the development of an operational planning and management process for the total provincial highway program. Support services were also provided to various other program areas, such as: Ontario Highway Transport Board; structural management committee, and Maintenance Branch.

A multi-year work plan was maintained to provide management with the information necessary to direct the monitor capital construction activities in response to needs and development initiatives. The Annual Construction Projects Report provided the public and Legislature with a concise look at the fiscal year of this construction plan.

In-year expenditures were co-ordinated nated, monitored and controlled on a continuous basis and reported periodically to senior management. Advance notices for contract tenders were prepared and issued to members of the Legislature and media.

Special financial statements were prepared on construction work carried out on behalf of The Ministry of Northern Development and Mines.

Scientific computer systems were used in the process of individual project control. Critical path method (CPM) construction schedules were provided as information to bidders on most major projects. The present computer management systems, such as Construction Resources Evaluation Package (CREP) and the Expenditure Forecast System (X-FOR) used by this office are being modernized. System enhancement such as adoption of the third generation computer language FOCUS, complemented by increased office automation, will allow greater flexibility in the provision of information needed for decision making purposes.

Capital Investments Office

A continuing fiscal restraint environment fostered greater care in decisions on capital investments funding and timing. Office staff was established to aid these decisions and co-ordinate corporate level capital investment information for five transportation programs: provincial highways, provincial transit, provincial transportation air, municipal roads and municipal transit.

With the stronger emphasis on all transportation capital management, more comparable information and analyses on capital investments and trade-off opportuni-

ties were needed. Staff, therefore, provided consolidated capital planning and management information on active and proposed transportation capital investments. Analytical procedures were developed to provide appropriate corporate-oriented technical data.

A new multi-criteria priority evaluation system (SELECTRA) was developed to determine technical priorities for all capital projects. This micro-computer based system allowed for considerable analytical capability in support of capital investment decisions. Its applications are currently being explored and tested.

Computer Systems Branch

Total data processing expenditures for the ministry of 1985-86 was $26.5 million – a slight decline from the previous fiscal year. The cost of computer services provided by the Ministry of Government Services (MGS) was reduced significantly through cost reductions (rebates) initiated by MGS and the negotiation of a fixed price service agreement for the high volume vehicle and driver registration systems.

Comprehensive service agreements were negotiated with MGS for all of MTC in 1986-87. They spelled out MTC's performance requirements for batch and TSO, as well as online services.

Significant organizational changes were initiated within the branch. Effective April 1, 1986, the regional liaison and production services office (RLPS) will become the client support office with a more focused support function for end-user computing in MTC. A number of new services will be introduced such as support for end-user products running on a mainframe environment.

A new data base admin. office was created to support all ministry automated data bases that utilize mainframe data base management software such as IMS, System 2000, FOCUS.

Total branch complement remained relatively stable at 121, despite the transfer of six complement and staff to Licensing and Control branch and one person to the municipal roads office. As the number of ministry microcomputers increased (close to 300), momentum built up to transfer mainframe applications onto micros and develop new micro based applications (both by CSB staff and end users). CSB was active in recruiting and training technical staff to support this micro computer trend.

Implementation of the recommendations evolving from a study of MTC data security requirements was in progress. A full time data security co-ordinator position was established to co-ordinate the approved implementation plan. A major activity was the completion and testing of contingency plans for critical ministry systems (drivers and vehicles registration systems, operations management system, System 270).

Plans for these specific systems as well as an overall contingency plan for MTC are scheduled for completion early in 1987.

A major new planning study for information technology was initiated in the Fall of 1985 following a series of awareness seminars for MTC senior management. The planning study was expected to produce an information technology long range plan (ITLRP) for each ministry program as well as a policy and strategic directions document in the Fall of 1986.

Regulation Systems Office

The administration of the Ontario Highway Traffic Act, the Public Commercial Vehicles Act and other regulations, was supported through four major automated systems for driver licensing and control, vehicle registration, accident information and highway carrier licensing.

Over 100 operational sub-systems were maintained in support of these four major areas. Drivers and vehicles areas, in particular, were very active and the responsibility for support of the vehicle registration systems has been a major challenge. Much time was spent in completing and stabilizing the vehicle registration system and ensuring the level of service commitments to the public, police, and courts was maintained.

Some of the major activities included:

- implementation of a photo licence system for the 6,000,000 Ontario drivers;
- implementation of the first phase of a new stock management system;
- preliminary design of a new carrier system under the Trucking Regulatory Reform Implementation Project (TRRIP);
- implementation of several major enhancement releases of the vehicle registration system;
- the technical reorganization of the vehicle registration system data bases, the largest of their kind in Canada;
- migration of the huge data base environment for drivers and vehicles from 3350 disk pack technology to 3380 technology for improved performance and space utilization; and,
- conversion of all application systems from MVS/OS operating system environment to MVS/XA.

Transportation Systems Office

Staff provided systems design, development, maintenance and user support services to three MTC programs: provincial highways and transportation plus municipal transportation. These services supported the following ministry activities: traffic management, transportation planning, municipal transportation subsidy allocation, hydrology, highway design, bridge design, engineering materials management, construction, estimating and engineering research.

The ministry's engineering systems library was also used extensively by engineering consulting firms and municipalities. Liaison was maintained with other government agencies, universities and systems developers to exchange both expertise and software.

Major projects completed included:

- The highway design system was made more effective by enabling the designer to update road cross-sections, using interactive graphic display terminals. This process, commonly known as Computer Aided Design or CAD, replaced numerical data input with a much more meaningful pictorial interface. The draft cross-sections were generated automatically by the system according to ministry standard templates designed to cope with the wide variety of topography and soil types found across the province.
- The first stage of Ontario's modular bridge analysis system (OMBAS) was implemented with the aims of supporting the new Ontario highway bridge design code (OHBDC) and reducing systems maintenance costs. About 20 existing bridge design programs are to be replaced by this new modular system. Future updates to bridge design standards will then be a matter of updating the one new system instead of the 20 old ones. Since the new system will cover such a comprehensive area, it will be introduced in stages. The first will include the capacity analysis of structural members of various cross-sections and materials; the analysis of box culvers according to the OHBDC; and the analysis of general bridge types having a single construction stage.
- Planning was begun to modernize the municipal roads management systems which assist the ministry in allocating road improvement subsidies to municipalities. The method was quite analytical and included an assessment of each section of road in each municipality across the province. Assessment is jointly agreed to by engineers representing both the municipality and MTC. Subsidies depend not only on the condition of the road but volume of traffic using it, its importance to the local community, industry and commerce, as well as a number of other factors.
- Computer systems currently supporting this process included an inventory of every road and street in the province. Corresponding files con-

tained the many factors making up the assessment of each section of road and resulting suggested subsidy. Various accounting routines then kept track of the allocation and rate of spending by the municipality.

— The new system being planned will include all of the existing features and enable better assessment of the equitability of the process itself. More direct and immediate links to the municipalities are envisaged as well as a more up-to-date picture of changing needs and cash flows. A consulting firm was selected by tender to help the ministry study the feasibility of the new system.

— An engineering materials quality assurance data bank was implemented to help ensure the quality of the highways and bridges which MTC builds and maintains. Test results were stored for concrete, asphalt, sand, gravel and soil. These materials were tested during construction or in advance so problems could be corrected on-the-spot. Various sources of engineering materials were inventoried and the quality of their products tracked over time. The source of materials used in each road or structure are also recorded for future reference.

The easy-to-use system can be updated or questioned through menu-driven screens in any of the ministry's regional offices.

Management Information Systems Office

Staff provided systems design, development and maintenance services as well as client support to the MTC finance and administration program.

Approximately 40 operational systems were maintained in support of financial operations, work project management, the operations management system (OMS), MTC equipment management, MTC maintenance, provincial highway inventory, human resources performance budgeting and the CSB accounting system. All systems were operated by the users via on-line computer terminals at their own location.

Approximatley five mainframe applications were removed from production and replaced with micro-based system.

Major development projects are listed below:

— The unclassified payroll system, in operation for 17 years, has been replaced with a system that interfaces with the IPPEB system operated by MGS. The new system allows on-line data entry and validations by the district staff.

— The highway maintenance management system was enhanced by the introduction of planning data. A pilot system was implemented to evaluate the use of hand-held micro computers for capturing highway maintenance data.

— The operations management system (OMS) was enhanced by adding detailed expenditure data to the data base to provide better and timely financial information to managers and other financial systems.

— The human resources inventory system was updated to provide better information as well as the current bi-weekly time information.

— The project information management system (PIMS) was implemented in July, 1985. All highway construction projects within the five-year program were maintained and reported via on-line and batch procedures. A "What-if" capability was provided to handle the movement of work projects within various program years, when budgets/priorities change to reflect yearly program values.

— The workmen's compensation claims monitoring system was enhanced to provide new reports and on-line facilities (inquiries etc.). Technical reviews occurred and recommendations were pending on system optimization and statistical analysis/reporting.

— The pavement analysis for rehabilitation system (PARS) was documented and released to production.

Planning & Technical Support Office

A variety of information technology support services were provided to senior ministry management and branch development offices. These services included: strategic planning; policy development; feasibility studies consulting; equipment acquisition support; hardware/software testing and evaluation; technical support for micro mainframe and distributed processing environment; data communications network support; technical advice and assistance; and operational support for OMS and VRS network.

Significant achievements included:

The system planning section was instrumental in promoting the establishment of a ministry task force whose mandate was to create an overall ministry-wide strategic plan for the utilization of information technology;

A study on the conceptual design of a ministry-wide corporate, distributed processing facility was completed;

A study on the feasibility of a dedicated systems development computer for the branch has been initiated;

The systems development support section co-ordinated the successful implementation of MVS-XA and ISPF which has improved service to ministry mainframe computer users;

The technical support section assisted MTC offices in acquiring 127 micro-computers, bringing the total number to almost 300;

A major expansion of the vehicle registration system data communications network was designed and implemented to accommodate the new photo driver licence system; and,

A pilot project, to investigate local area network (LAN) technology and its effectiveness as an office automation tool, was initiated with 26 micro-computer based work stations.

Regional Liaison and Production Services Office

Office staff supported two distinct functions: client support for end-user computing and production support for MTC batch systems.

Client Support

Staff provided support to MTC using packaged end-user software to enhance personal productivity, efficiency, and self-sufficiency.

The micro-computer resource centre was transferred from the planning and technical support office to the RLPS office. It was staffed and expanded to include IBM-compatible micro-computers, a Macintosh, peripheral hardware, and a number of mainframe terminals. It also provided training facilities, a place for clients to evaluate software products, technical assistance, and ongoing client support.

— a mainframe computer user access interface was developed to promote easier access to and better management of data.

— An end-user survey was conducted to determine client needs. The survey indicated the favourable cost benefit of micro-computers and the need to move away from using the mainframe computer for many end-user applications.

Production Support

Ministry policy is to phase out this activity as batch systems are gradually replaced by on-line systems. For this reason, production support was completely transferred to the user area and only the following groups remain:

— Data entry group, which used a key-to-disk system to convert documents into computer readable form. This group now has only six operators;

— Automatic plotter group, which produced engineering drawings for highway planning and construction projects;

— Hardware support group, which supported IBM 3270-compatible mainframe computer terminals and peripherals plus many micro-computer systems, which now number 272; and,

— Production library systems group, which served the CSB system development offices in released systems to production and controls security and mainframe computer access.

Human Resources Planning and Services Branch

In June, 1985, the branch initiated a reorganization, the major objectives of which were to:

- improve service to ministry management by providing a one-window service to head office managers;
- establish a regional advisory service;
- promote co-ordination of operational activities and consistency of practices across the ministry;
- separate policy and standards development from operational activities;
- improve research, innovation, policy development and review capability;
- provide for co-ordination and enhancement of branch administration and planning processes; and,
- improve working environment of the branch.

Functions are currently arranged into five offices reporting to the director, i.e. human resources operations, human resources policy and initiatives, staff relations, human resources planning and development and occupational health and safety.

Major accomplishments for 1985-86 included:

- implementation of a new "one window" generalist service to head office managers;
- establishment of a regional advisory services to consult with the regions' personnel services sections;
- development and implementation of a supervisors' staff relations training program;
- issuance of staff relations "perspective" newsletter;
- development of a corporate human resources long-range forecast and succession planning program;
- provision of pre-retirement workshops;
- strategic planning process implemented;
- operational planning initiated;
- human resource policies issued, concerning temporary assignments, conflict of interest, storm-caused absences;
- ministry attendance improvement guidelines issued; and,
- branch improved physical working environment.

Human Resource Operations Office

Staff was organized with three sections: human resources services (Downsview); regional advisory services; and benefits and records administration.

Human Resources Services (Downsview)

Personnel provided integrated human resources operations through the one-window generalist service that included classification, staffing, staff relations and pay administration services. To provide this service, former specialist areas of staffing and classification were merged. Staff received in-house training in all areas of human resource operations through organized short courses. Staff were also trained to handle staff relations up to stage II grievances.

Regional Advisory Services

Staff provided a new focus between the branch and regional personnel operations through advice and guidance to all regional personnel sections. They also co-ordinated activities relative to classification issues, surplus staff and special employment programs; were responsible for uniformity and co-ordination of policies and procedures across the ministry.

Teleconferencing and special meetings were employed to forge a joint head office/regional approach to personnel services. Major issues dealt with included rights of seasonal workers and implementation of regular part-time positions.

Benefits and Records Admin.

Section staff provided an administrative service regarding employee benefits and group insurance on a ministry-wide basis. They also maintained the ministry's corporate staff files. As a result of changes in the Public Service Superannuation Act during the year, they serviced an increasingly complex workload. One major project was processing 1,200 applications from employees wishing to buy back broken casual service.

Occupational Health and Safety Office

Office personnel developed and implemented MTC policies to comply with the requirements of the Occupational Health and Safety Act, providing a safe, healthy environment for all employees. Head office staff provided safety training ergonomic and industrial hygiene services and administered the Workers' Compensation Act for the ministry.

Staff also provided consultative advice and expertise to managers for evaluation of health hazards and provided field operation co-ordination services to the regions where the safety program was delivered primarily through regional safety supervisors and safety officers.

Major accomplishments included participation in implementation of the new Transportation of Dangerous Goods Act which required extensive training and certification of ministry staff and development of occupational guidelines for regional safety officers, defining a uniform standard for safety officer duties and workload.

Policy and Initiatives Office

This office included the policy/project development section and staff experts in the classification/compensation, staffing and benefits functions and branch administration co-ordinator reporting to the manager.

Staff provided advice to management regarding classification/compensation and staffing. It is anticipated that in future it will also provide expert advice on benefits policy. During the past year, staff reviewed policies such as this year's changes affecting the benefits of seasonal employees. They also participated in the development of new government standards, for example, the office administration group and developed procedures for establishment of regular part-time and seasonal positions.

Policy/Project Development

Section personnel were responsible for developing and promoting broad, human resource policies and practices affecting several different functional areas. They initiated, developed, co-ordinated and managed studies pertaining to human resources policies and issues.

Major achievements included a review of the ministry's performance appraisal process, monitoring of pay equality and freedom of information/protection of privacy, human impacts of information technology. Staff also developed ministry attendance improvement guidelines, a comprehensive MTC orientation package for new employees, policies concerning conflict of interest, temporary assignments and storm caused absences. In addition refinements to the branch strategic, operational and administration process were initiated.

Human Resources Planning and Development Office

This office consisted of the human resources planning and staff development and training sections.

Human Resources Planning Section

Personnel developed human resources planning processes, collected and maintained relevant and current MTC em-

ployee data and provided administrative support to line managers, sub-committees and the human resources committee.

Major products issued during the year were a pioneering corporate human resources long-range forecast and a succession planning program approved by the ministry's human resources committee. The corporate forecast presented future human resource requirements and identified associated issues which will require resolution in order to meet MTC's future needs. The succession planning document outlined strategies for managing the managerial talent pool.

Staff Development and Training Section

Section staff provided a broad range of training and development services to promote organizational and staff growth and development and employee competence.

A wide variety of technical, management and development courses were conducted with increased participation in all areas. Technical training staff continued to provide services for both ministry and municipal employees. Consulting services and special course development and delivery were offered while work progressed on the development of modularized staff development courses.

A key achievement was the initiation of a ministry centrally-funded pre-retirement course. This was made available in all regions to MTC employees retiring within a year and to their spouses. Another major product was the co-production of the new supervisory staff relations training course in conjunction with staff relations staff.

Staff Relations Office

Staff placed increased attention to the negotiations area and MTC had a more important voice in labour negotiations. MTC's perspective was enriched by increased input from the regions concerning important issues in the regions.

Personnel participated in negotiations, represented the ministry in arbitration hearings, handled third stage grievances and offered education and advice to managers and supervisors in administration of the collective agreement. They also conducted in-house staff relations training for branch generalists in human resources operations. Working closely with the Civil Service Commission. They represented MTC on the corporate employee relations committee and developed staff relations policies and procedures.

A significant accomplishment was the development of a supervisory staff relations training course. Delivery of the course commenced in the fall of 1985. This program is expected to substantially increase the skill and knowledge and self-confidence of first line managers as they deal with staff relations issues.

French Language Services Office

During the year, the ministry took steps to improve or extend its French-language services.

A linguistic survey of all ministry staff was carried out. The information obtained is to be added to the computer file on each employee. The same information will be obtained from new employees and will be automatically added to the files.

A commitment was made that all staff dealing with the public at Ontario Pavilion at Expo 86 would be bilingual. Forty-five bilingual staff were recruited.

The translation and printing of the French-language material for the Driver Education program in high schools was completed. This included the student text, classroom teacher manual and in-car instruction manual. Until now, all the pamphlets, brochures, posters, etc., involved in the driver education program were available in French, but the student manual and teacher manuals were not.

Supply and Services Branch

Branch staff were responsible for ministry-wide policy and procedures for supply and services. This included a wide range of purchasing and other services for head office and the Ministry of Northern Development and Mines. On behalf of the government, personnel consolidated the purchase and disposal of all motor vehicles as well as the purchase of all petroleum products, tires and related items.

The following describes the activities of branch offices and sections:

Tenders Section

Section staff maintained strict security over all head office contracts; 5,361 tenders were received and processed for 706 contracts while 1,447 contractors/suppliers attended public tender openings.

In advertising, 349 insertions were placed in the news media regarding tender calls and public notices.

Sales of contract documents, various construction-related manuals and MTC's contract bulletin produced a revenue of $80,250.

Purchasing and Supply Office

Staff were responsible for the purchase of construction and maintenance materials and general ministry supplies, totalling about $74 million.

Motorized vehicles and fuels personnel acted in the purchase of the vehicles and fuels through standardization of specifications and consolidated purchasing for all Ontario Government ministries and agencies. Purchases totalled approximately $54 million.

Stores staff allowed MTC to take advantage of savings by bulk purchasing, also facilitating ministry operational functions by having materials available for use. They also reconditioned and stored bailey bridge components for emergency use. Currently, there are 168 such installations in the province.

They also facilitated the disposal of all used MTC equipment, surplus material and all government motor vehicles, via public auction or tender. Sales totalled $4.7 million. Reviews of district supply operations were conducted where appropriate.

The movable asset control system consisted of approximately 33,800 items valued at approximately $117 million and was co-ordinated by section staff.

Service Centres and Food Services Section

The 23 highway service centres leased by the ministry to various oil companies generated $5.6 million in government income.

Section personnel maintained an extensive service centre inspection program. It documented any problems and ensured the operation of each centre complied with the terms and conditions set out in the leases. Follow-up inspections ensured earlier problems were satisfactorily resolved.

Esso's 1984 initiative relating to the refurbishing and upgrading of the fuel service facilities and the introduction of a Burger King Restaurant at their Newcastle centre generated a significant degree of customer acceptance; so much so, that a decision was made to introduce similar changes at the remaining two centres. Construction commenced in early 1985 and the revamped facilities at Maple were operational by late March and the Ingersoll centre in late April.

Gulf Canada completed their service centre renewal program in late June. Gulf is now operating food and fuel services from four completely revamped centres. The most significant change involved the introduction of a McDonald's Restaurant at each centre. The popularity of the new concept with Gulf and Esso customers was demonstrated by a marked improvement in food and fuel sales.

Services for the physically disabled – such as reserved parking, washrooms, telephones, water fountains and restaurants – were available at all service centres.

There were 12 service centres offering propane, up from 10 the previous year. As well, all centres now use gasoline price signs.

Two outdoor information facilities, together with 18 travel information booths, provided motorists access information on lodging and local points of interest. The travel information booths, operated by the Ministry of Tourism and Recreation, were open from about mid-June to the Labour Day weekend. In addition, the ministry maintained picnic areas at 21 service centres.

The Ministry of Agriculture and Food established two Ontario fresh produce markets at two highway service centres. Advanced signing was provided by MTC.

Administrative Services Office

On Nov. 1, 1985, this office was formed as a result of branch reorganization. It consolidated the functional components of the information management, special services and graphic services offices into three principal sections: information management, office services and graphic services sections respectively. As a unit, the new office assumed responsibility for the management of a complex range of information/data resource, office service, information technology, telecommunications, accommodation and graphics planning and production services, facilities and products.

Information Management Section

Section staff, comprised of the former information analysis and development section, ministry's library and central registry, were responsible for providing a wide variety of services to MTC in the management of recorded information.

Information analysis staff launched a comprehensive inventory of MTC records and information resources and began the process of developing new retention schedules for all series of recorded information. They developed the information value classification system, an analytical tool designed to guide the inventory/scheduling process, and undertook a major revision to the ministry's data directory, an indexed guide to the ministry's information resources. In addition, they were involved in the analysis of Bill 34, the proposed Freedom of Information/Protection of Privacy legislation, and examined its potential impacts upon MTC.

Records and forms administration staff provided the ministry with records management and reference services, including:

- design, analysis, procurement, and drafting services for 2,500 MTC forms, and for highway strip plans;
- the transfer of inactive ministry documentation from high-density head office space to the Ontario Government Record Centre, to the Archives of Ontario (for material of long-term historical interest), to the microrecording unit for conversion to microfilm, or to disposal services as appropriate. In total more than 5,000 cu. ft. of record material was affected; and,
- the registration and preservation within the central registry of documentation of long-term value to the ministry, and the provision of client reference services for this documentation. Total holdings of the registry now amounts to 6,000 cu. ft.

Library services unit staff provided library and reference resources of MTC and the transportation community, acquiring all publications and subscriptions to periodicals and newspapers. Staff provided reference services, on-line database searches, inter-library loans, and issued two regular publications, "Library News" and "Journal Contents" to ensure all clients were informed of current acquisitions and holdings. The library also houses the ministry's Freedom of Information "reading room".

Graphic Services Section

In support of all ministry programs, staff completed 22,233 reproduction requests, recovering in excess of $887,000.

Reproduction services included offset printing, screen process printing, specialized black and white and colour photographic reproductions, white and colour photographic reproductions, whiteprinting and high speed photocopying.

Related responsibilities included administration of MTC and MND&M identification card programs and processing of printing requests completed in the private sector.

Graphics Planning & Distribution Unit

Formerly the information production and support services section, staff provided "camera-ready" production services, print procurement services and cost estimates for a variety of MTC publications. They also arranged for the distribution and sale of the two hundred MTC manuals and their amendments, centrally controlled through administrative services office. Approximately 14,000 copies were distributed to ministry offices, other governments and the public.

The ministry's directive system was numerically controlled with the unit and all arrangements for printing and distribution of copies handled.

Staff also processed the printing, sales and distribution of MTC county, district and regional municipality maps, the official road map, the Ontario Transportation Map Series, the official airport map, the Intercity Guide, and were responsible for intra-ministry distribution of MNR topographical maps. Approximately 600,000 were distributed.

Postal operations people were responsible for all incoming and outgoing mail service, including courier service to all regional and district offices. They were also responsible for teletype/telex centre activities as well as the four mailmobiles and two tag-a-long trailers. This coming year will see the introduction of the province-wide facsimile.

Volumes of mail processed were, outgoing 1,578,716; incoming, 1,379,262; interministerial mail, 485,414 and 175,125 teletype/telex messages.

Accommodation and Building Services Unit

Formerly the accommodation unit, staff were responsible for arranging office layouts and design requirements to meet the organizational needs of all program areas.

Major realignment/relocation projects included computer services branch, human resources branch, licensing and control branch (new public counter), the Communications Division, property office, Engineering Division and the office of legal services.

Staff prepared and submitted the ministry multi-year accommodation plan to Management Board and liaised with MGS on asbestos concerns within the Downsview complex and the design of the London regional garage complex.

Material control personnel were responsible for the delivery of supplies, furniture and equipment. Over 3,200 individual shipments were received with almost 37,000 pieces processed. In addition, 5,200 MGS stationery orders containing 15,829 pieces were delivered.

Equipment Repair and Testing Unit

Formerly the instrument repair and test shop, unit staff provided unique services for repairing, calibrating and testing highly specialized and precise engineering instruments such as theodolites and other miscellaneous survey equipment.

They were also responsible for the repair of all transceivers (walkie-talkies) for districts, regions and head office. The

coming year will see the shop enlarge its area of services to include photocopiers, typewriters and miscellaneous office equipment.

Telecommunication Services Unit

A new radio system for Burlington district was completed satisfactorily and excellent coverage obtained district-wide. In London district, a new multi-channel radio system was 50 per cent completed. The design for the proposed new radio system for Thunder Bay was 100 per cent completed, the engineering work to 40 per cent finished and all briefs and licensing applications have been submitted to DOC. Negotiations intended to achieve economic development of this new system were conducted with the Ministry of Health and the Ontario Provincial Police.

New electronic telephone systems were installed in Sudbury, Huntsville and Ottawa (drivers and vehicles).

Road information services were improved by the installation of a number of digital, automated telephone answering devices in offices at Pembroke, Cornwall, Brockville, Belleville and Ottawa.

Tenders were received in respect of a replacement telephone switch for the Downsview complex. At time of writing, these tenders were being evaluated.

A province-wide facsimile system was installed to replace the private wire telephone system. The new system proving to be more versatile and economical.

The use of the ministry's audio teleconferencing system showed a 17 per cent increase over the previous year with an average of 18 teleconferences per month.

Office Technology Unit

Formerly the administrative improvement section unit personnel provided a wide range of services relating to administration of this ministry's and MNA's convenience photocopiers, engineering copiers, word processing systems and office automation equipment. These included the feasibility study/needs analysis, equipment specifications, acquisition process, implementation assistance and support for both product lines, word processing and photocopiers.

They also conducted feasibility studies, word processing study/reviews and photocopier study/reviews for new system acquisitions and enhancements to existing systems. Personnel performed ongoing consulting services relative to applications identification and development.

In addition, staff processed call-as-needed service for word processing, photocopier and related office equipment. Approximately 2,100 service calls were placed.

Financial Planning and Administration Branch

Budgetary Planning & Control Office

Personnel were responsible for acting as a liaison with Management Board of Cabinet, Ministry of Treasury and Economics, other central agencies and planning, evaluating, developing, controlling and analysing MTC's budget. Staff of the office, which consists of three sections, oversaw the development, control and evaluation of the ministry's budget.

Budget staff were primarily involved in acquisition of resources to produce MTC's annual expenditure budget. They co-ordinated preparation of the expenditure and revenue estimates submission, represented the ministry throughout the resources allocation process and developed MTC's request for personnel and financial requirements in the ensuing fiscal year.

Analysis staff monitored expenditures and revenues, identified deviations and developed financial options for resolution. They also provided support to program managers in the in-year management of financial resources.

Evaluation personnel co-ordinated integration of the Managing by Results concept with MTC's existing management processes.

Financial Systems Office

Staff provided expertise in both computer and manual financial systems processes to aid managers in the effective management of financial resources. Personnel were responsible for the introduction and upgrading of financial systems while continuing to maintain a high degree of efficiency within current systems.

This provided financial analysis and evaluation for in-year monitoring and control, performance assessment, financial information and reporting for managers.

Qualification Control Office

Staff maintained and used procedures to ascertain contractors' abilities to meet ministry pre-qualification standards, initiating, developing and implementing improvements in the pre-qualification process. There are now in excess of 360 contractors qualified with MTC.

Chief Accountant's Office

Staff were responsible for all functions usually associated with a large accounting organization: payroll, accounts payable and receivable, maintenance of financial records, preparation of financial statements and liaison with the Ministry of Treasury & Economics.

There were three key areas:

Expenditure Office

Staff developed operational policies and procedures related to accounts payable, expense accounts, payroll and subsidies. They maintained and utilized procedures for the issuing and distributing of payroll cheques, processing of accounts payable data for the issuing of treasury cheques and provision of expenditure information.

Personnel monitored and co-ordinated policies, procedures and budgets in relation to employee relocation entitlements.

Personnel also monitored expense account data to ensure compliance with regulations and the provision of statistical information.

Revenue Control Office

Staff developed operational policies and procedures related to revenue accounting and cost sharing.

They processed and recorded accounts receivable data and reconciled the concentrator account for all local payments and advances with treasury.

They also deposited all revenue received to the consolidated revenue fund and all refund of expenditure to treasury.

Personnel also reconciled all monies deposited in the direct deposit system by drivers and vehicles agents; established accounts receivables for shareable agreements made by the ministry; compiled, prepared and distributed all statistical financial documents; and, produced and co-ordinated the daily operations of all financial and statistical reports.

Accounting and Administration — Head Office

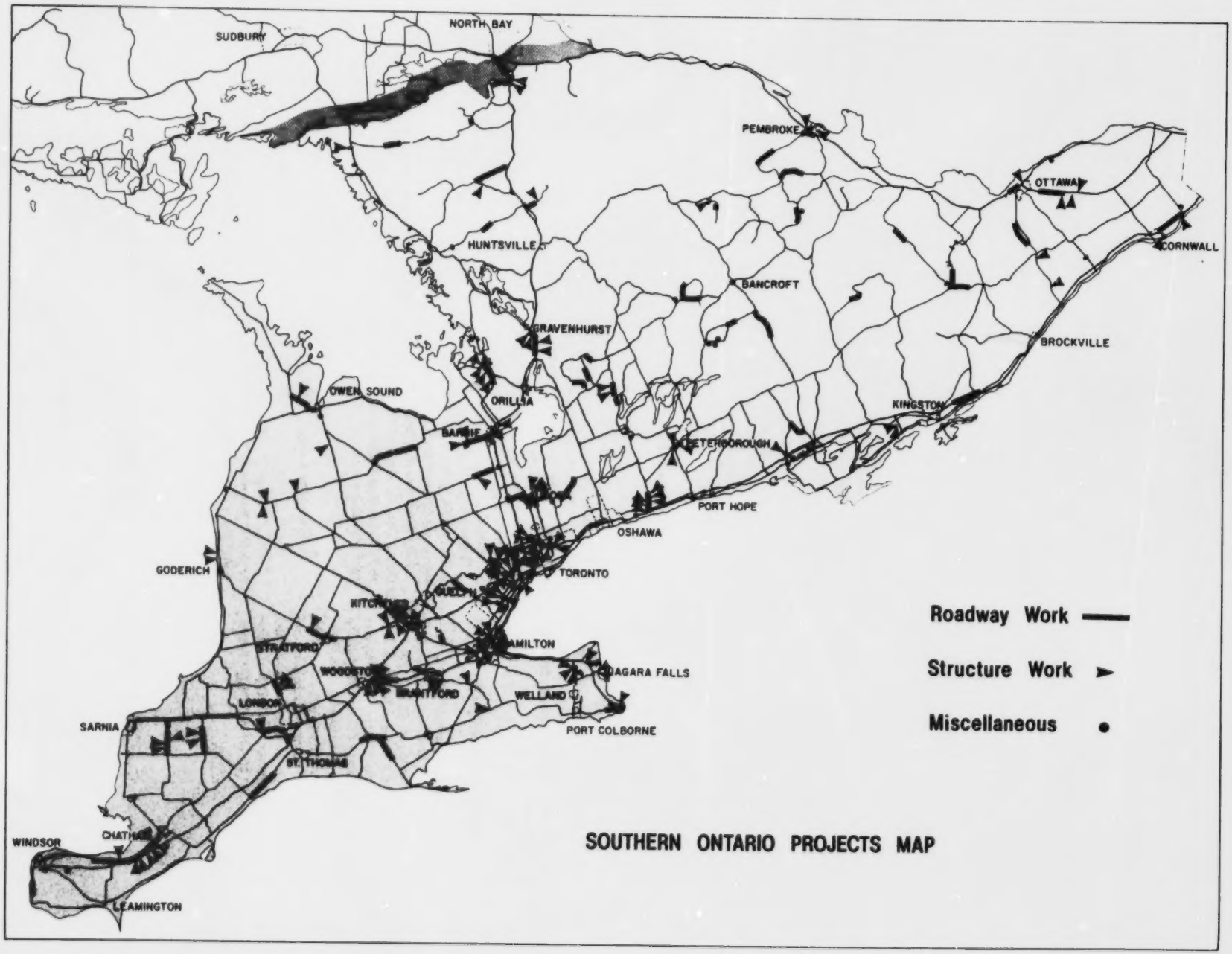
Staff provided a regional accounting and administration service for head office ministry staff and the Ministry of Northern Development and Mines in four distinct sections.

Pay and personnel staff were responsible for the maintenance of attendance records and the control and distribution of pay cheques.

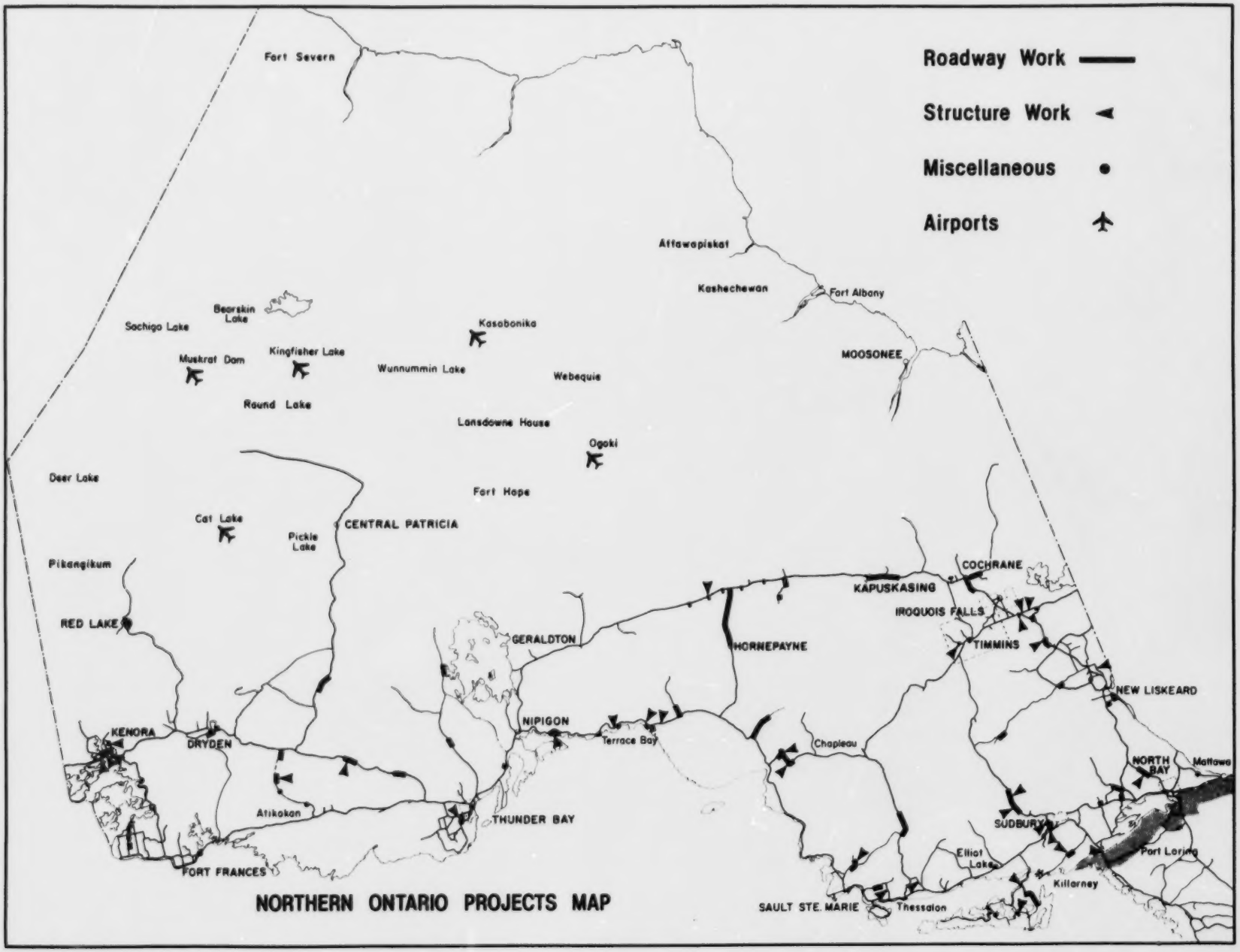
Budget staff were responsible for the recording and reporting of cost centre expenditures and recovery of expenditure in accordance with pre-determined agreements on behalf of the head office cost centre managers.

Accounts payable personnel arranged for the orderly payment of invoices, employee expense accounts, inter-ministry accounts and payment to consultants in accordance with agreements. They were also responsible for the head office accountable advance account.

Administration staff provided head office management with a variety of services such as accounting re: auction sales participation in miscellaneous supply tenders, mail messenger service, etc.



SOUTHERN ONTARIO PROJECTS MAP

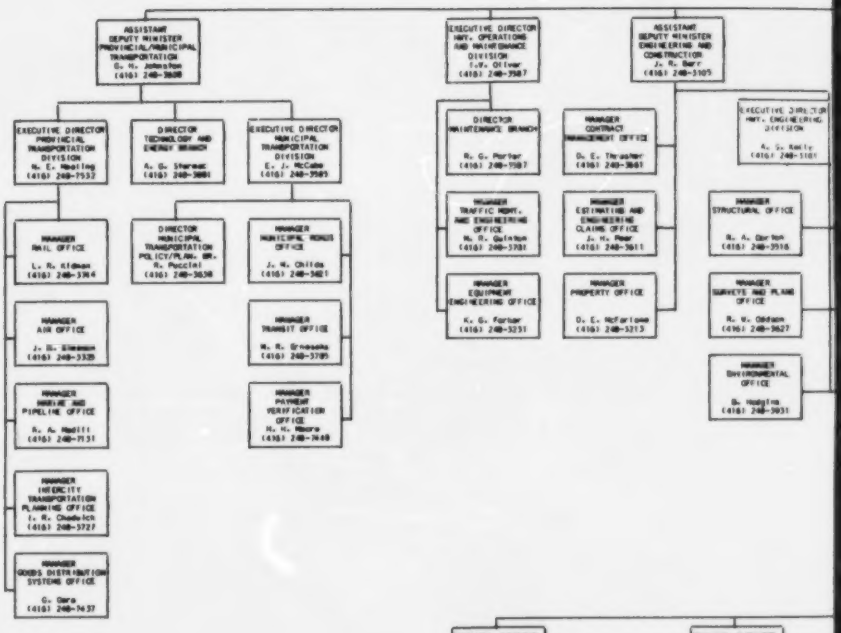


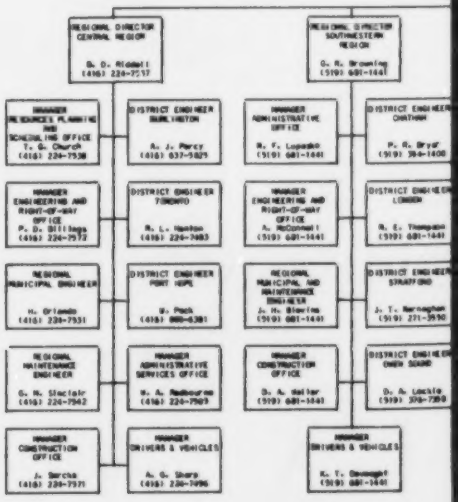
NORTHERN ONTARIO PROJECTS MAP

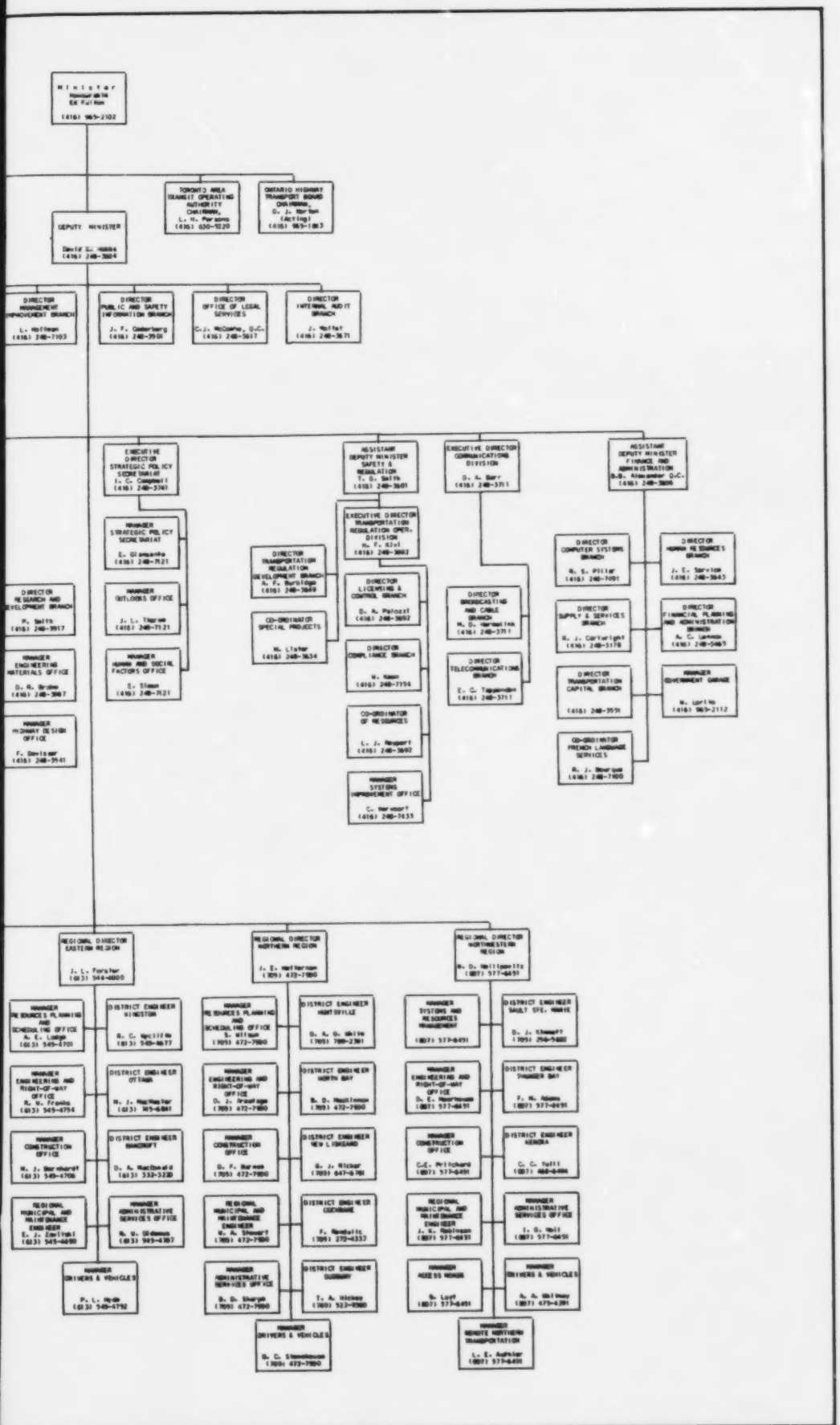
Ministry of Transportation and Communications

Ontario

REVISED FEBRUARY 25, 1986






Minister
(416) 965-2102
DEPUTY MINISTER
(416) 248-3804
TORONTO AREA TRANSIT OPERATING AUTHORITY
CHAIRMAN,
(416) 630-1020
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
CHAIRMAN,
(acting)
(416) 965-1863
DIRECTOR
MANAGEMENT IMPROVEMENT BRANCH
L. Hoffman
(416) 248-7103
DIRECTOR
PUBLIC AND SAFETY INFORMATION BRANCH
J. F. Oosterberg
(416) 248-3938
DIRECTOR
OFFICE OF LEGAL SERVICES
C.J. McCombe, Q.C.
(416) 248-3617
DIRECTOR
INTERNAL AUDIT BRANCH
J. Vetter
(416) 248-3671
EXECUTIVE DIRECTOR
STRATEGIC POLICY SECRETARIAT
J. C. Campbell
(416) 248-3740
MANAGER
STRATEGIC POLICY SECRETARIAT
E. Giampaolo
(416) 248-7121
MANAGER
OUTLOOKS OFFICE
J. L. Thorne
(416) 248-7121
MANAGER
HUMAN AND SOCIAL FACTORS OFFICE
E. Sloan
(416) 248-7121
DIRECTOR
RESEARCH AND DEVELOPMENT BRANCH
P. Smith
(416) 248-3917
MANAGER
ENGINEERING MATERIALS OFFICE
D. R. Brohm
(416) 248-3987
MANAGER
HIGHWAY DESIGN OFFICE
F. Dentsiar
(416) 248-3941
ASSISTANT DEPUTY MINISTER
SAFETY & REGULATION
T. G. Smith
(416) 248-3601
EXECUTIVE DIRECTOR
TRANSPORTATION REGULATION OPER. DIVISION
M. F. Hirst
(416) 248-3692
DIRECTOR
TRANSPORTATION REGULATION DEVELOPMENT BRANCH
A. F. Burridge
(416) 248-3649
CO-ORDINATOR
SPECIAL PROJECTS
M. Lister
(416) 248-3634
DIRECTOR
LICENSING & CONTROL BRANCH
D. A. Patozzi
(416) 248-3692
DIRECTOR
COMPLIANCE BRANCH
W. Kaan
(416) 248-7194
CO-ORDINATOR
OF RESOURCES
L. J. Reppert
(416) 248-3692
MANAGER
SYSTEMS IMPROVEMENT OFFICE
C. Vermeert
(416) 248-7433
EXECUTIVE DIRECTOR
COMMUNICATIONS DIVISION
D. A. Barr
(416) 248-3711
DIRECTOR
BROADCASTING AND CABLE BRANCH
M. D. Verheiden
(416) 248-3791
DIRECTOR
TELECOMMUNICATIONS BRANCH
E. C. Tiggelaar
(416) 248-3711
ASSISTANT DEPUTY MINISTER
FINANCE AND ADMINISTRATION
B.D. Alexander Q.C.
(416) 248-3800
DIRECTOR
COMPUTER SYSTEMS BRANCH
R. S. Pitts
(416) 248-7091
DIRECTOR
SUPPLY & SERVICES BRANCH
R. J. Cartwright
(416) 248-3178
DIRECTOR
TRANSPORTATION CAPITAL BRANCH
(416) 248-3931
CO-ORDINATOR
FRENCH LANGUAGE SERVICES
M. J. Sherque
(416) 248-7100
DIRECTOR
HUMAN RESOURCES BRANCH
J. E. Sproule
(416) 248-3643
DIRECTOR
FINANCIAL PLANNING AND ADMINISTRATION BRANCH
A. C. Lennox
(416) 248-3483
MANAGER
GOVERNMENT GARAGE
N. Lorito
(416) 965-2112
REGIONAL DIRECTOR
EASTERN REGION
J. L. Forster
(613) 544-4000
MANAGER
RESOURCES PLANNING AND SCHEDULING OFFICE
A. E. Lange
(613) 545-4701
MANAGER
ENGINEERING AND RIGHT-OF-WAY OFFICE
R. W. Franks
(613) 545-4754
MANAGER
CONSTRUCTION OFFICE
W. J. Sherwood
(613) 545-4706
REGIONAL MUNICIPAL AND MAINTENANCE ENGINEER
E. J. Zentner
(613) 545-4650
MANAGER
DRIVERS & VEHICLES
P. L. Wolk
(613) 545-4752
DISTRICT ENGINEER
KINGSTON
R. C. Upcliffe
(613) 545-4677
DISTRICT ENGINEER
OTTAWA
W. J. Hutcheon
(613) 745-6861
DISTRICT ENGINEER
PEMBROKE
D. A. MacDonald
(613) 732-3231
MANAGER
ADMINISTRATIVE SERVICES OFFICE
R. G. Gibbons
(613) 545-4707
REGIONAL DIRECTOR
NORTHERN REGION
J. E. Heffernan
(705) 472-7980
MANAGER
RESOURCES PLANNING AND SCHEDULING OFFICE
S. Wilson
(705) 472-7980
MANAGER
ENGINEERING AND RIGHT-OF-WAY OFFICE
D. J. Arsenault
(705) 472-7980
MANAGER
CONSTRUCTION OFFICE
G. F. Burrows
(705) 472-7980
REGIONAL MUNICIPAL AND MAINTENANCE ENGINEER
W. A. Stewart
(705) 472-7980
MANAGER
ADMINISTRATIVE SERVICES OFFICE
R. D. Sharpe
(705) 472-7980
MANAGER
DRIVERS & VEHICLES
D. C. Stevenson
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER
HUNTSVILLE
D. A. G. Gibb
(705) 789-2301
DISTRICT ENGINEER
NORTH BAY
B. D. Hutchison
(705) 472-7980
DISTRICT ENGINEER
NEW LISKEARD
G. J. Ricker
(705) 647-6781
DISTRICT ENGINEER
COCHRANE
F. Rendulic
(705) 272-4333
DISTRICT ENGINEER
SUDBURY
T. A. Hickey
(705) 523-9780
REGIONAL DIRECTOR
NORTHWESTERN REGION
W. D. Hollingsworth
(807) 577-6451
MANAGER
SYSTEMS AND RESOURCES MANAGEMENT
(807) 577-6451
MANAGER
ENGINEERING AND RIGHT-OF-WAY OFFICE
D. E. Morrison
(807) 577-6451
MANAGER
CONSTRUCTION OFFICE
C.E. Pritchard
(807) 577-6451
REGIONAL MUNICIPAL AND MAINTENANCE ENGINEER
J. K. Robinson
(807) 577-6451
MANAGER
ACCESS ROADS
G. Lapp
(807) 577-6451
MANAGER
REMOTE NORTHERN TRANSPORTATION
L. E. Ashtier
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER
SAULT STE. MARIE
D. J. Stewart
(705) 256-5482
DISTRICT ENGINEER
THUNDER BAY
F. M. Adams
(807) 577-6451
DISTRICT ENGINEER
KENORA
C. C. Tutti
(807) 468-6494
MANAGER
ADMINISTRATIVE SERVICES OFFICE
I. G. Tutti
(807) 577-6451
MANAGER
DRIVERS & VEHICLES
A. A. Gilhuly
(807) 475-6391

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1984	1985
7	Fail to register a vehicle	53,605	41,707
9 (1)	False statement	47	52
9(2)	Fail to notify new address	1,610	11,291
10	Fail to have number plates	949	1,372
12	Violations as to number plates	4,467	5,003
13	Improper use of number plates	745	650
18 (1)	No driver's licence or improper class	21,272	21,465
18 (3)	Driving in breach of condition	2,712	2,220
19	Fail to produce operator's licence	21,524	21,863
21 (1) a, b, c, d	Driver licence violation	452	439
22	Driver suspended in Ontario – Licence out-of-province	19	23
23	Operation of motor vehicle by person under 16	24	40
30 (2)	Unlawful possession of permit	4	3
30 (3)	Unlawful possession of licence	105	121
35	Driving while licence is suspended H.T.A.	12,544	13,368
41	No garage licence	31	0
42	Record of wrecked vehicle violation	7	0
44	Improper light violations	10,621	9,745
46	Defective brakes	1,664	1,412
48	Faulty equipment (mirror, windshield, etc.)	354	339
52 (1)	Defective – improper tires	1,418	1,607
55 (1) a & b	Driver view obstructed	156	167
55 (2)	Colour – coating obstructing view	68	53
55 (3)	Obscured interior colour-coated windows	259	284
56 (1) a & b	Windows obstructed	1,317	1,163
57	Excessive noise/smoke/fumes	12,188	10,592
58	No slow-moving-vehicles signs	72	75
61 (2)	Radar warning device prohibited	1,017	2,473
62	Fail to have proper trailer attachments	1,014	900
65 (2)	Unsafe Vehicle	2	0
65 (3)	Failing to submit to vehicle inspection	1,266	1,102
67	Drive unsafe vehicle	2,302	2,240
68	Operate vehicle – fail to display device	634	599
69	Affix vehicle inspection sticker not MTC issue	2	3
71	Certificate of mechanical fitness violation	2	0
87	No name of owner on commercial vehicle	423	302
88	Drive/ride motorcycle no safety helmet	2,047	1,652
90 (2)	Remove/modify/inoperative seat belt assembly	996	775
90 (3)	Failure/improper use seat belt assembly – driver	59,478	47,129
90 (4)	Passenger – failure to ensure seat belt use	4,134	4,288
90 (6)	Driver – failure to ensure passenger seat belt use	3,839	3,551
92 (1)(2)(5)(6)(7)(9)(10)	Excessive vehicle width/length/height	1,371	1,415
93 (7)	Special permit violation	266	347
93 (1)	Overload in excess of permit	7	12
93 (2)	Fail to produce commercial ownership permit	8	19
93 (4)	Spring Regulations – Overload	1	0
94 (1 & 2)	Overhanging load/improper loading	2,363	2,515
98 (1) (1b)	Overweight – tires	6	15
99 (1) a	Overweight – Single axle (single tire)	11	30
99 (1) b	Overweight – Single axle (dual tires)	990	976
99 (1) c	Overweight – Dual axle	4,771	6,450
99 (1) d	Overweight – Triple axle	128	219
99 (2)	Overweight – Dual axle (single tire)	6	3
99 (3)	Overweight – Triple axle (single tire)	0	4
99 (4)	Overweight – Single front axle (no verification)	41	52
99 (6)	Overweight – Single front axle (exceed rating)	15	0
100 (a)	Overweight – Two axle group	28	0
100 (b)	Overweight – Three axle group	86	136
100 (c)	Overweight – Four axle group	23	21
101 (1) (abc)	Gross vehicle overweight	1,425	2,373
101 (2) (3)	Fail to produce/violate authority	47	20
102 (3)	Overweight during freeze-up	44	244
103	Overweight on axle Class B highway	3	7
104 (1)	Overweight in excess of permit	2,081	3,531

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1984	1985
104 (2) (5)	Fail to carry/produce permit	19	3
109	Speeding 50 km/h or more over the limit	3,248	3,928
109	Speeding more than 29 less than 50 km/h	81,338	99,745
109	Speeding more than 15 less than 30 km/h	238,133	253,391
109	Speeding under 16 km/h	396,614	308,488
111	Careless driving	17,667	18,278
113	Unnecessary slow driving	131	96
114	Fail to obey signal of police officer	183	144
114 (3)	Drive vehicle on closed road	147	540
115	Fail to yield right of way	163	162
116	Fail to stop at through highway	46,503	40,108
118	Fail to obey yield sign	558	569
119	Fail to yield – from private road	7,211	7,788
120	Pedestrian crossover violation by driver	2,648	1,665
121 (1)	Improper right turn	65	0
121 (2)	Improper right turn at intersection	2,398	2,222
121 (3)	Improper right turn – multi lane	269	233
121 (4)	Improper left turn – across path of approaching vehicle	6,065	6,508
121 (5)	Improper left turn at intersection	5,616	5,551
121 (6)	Improper left turn – multi lane highway	883	586
122 (1)	Fail to signal for turn	14,641	14,967
122 (2)	Fail to signal – moving from parked position	4,093	3,961
122 (4a) (4b)	Improper manual signal	5	3
122 (5)	Improper directional signal	30	33
122 (6)	Improper use of signaling device	64	62
122 (7) (7a) (7b)	Fail to signal	111	77
123	Prohibited U-turns	177	173
124 (5)	Disobey red signal light	42,985	35,270
124 (7)	Disobey amber light	5,777	1,067
124 (8) (9) (10) (11)	Flashing red-amber-green arrow	3,473	6,684
124 (12)	Fail to give right-of-way to pedestrian	518	415
124 (13)	Prohibited turn	16,495	7,384
124 (25)	Disobey traffic signal	12	0
125 (3)	Disobey portable lane control signal – red light	54	17
125 (4)	Disobey portable lane control signal – amber light	41	55
126	Drive right side of multi-lane highway	160	89
127 (1) (2)	Fail to share the road	2,089	2,127
127 (3)	Fail to move to right	141	86
127 (4)	Fail to share road when overtaking	469	519
127 (5)	Fail to turn out to right/left	50	45
127 (6)	Improper passing	21	21
127 (7) (a) (b)	Improper passing	1,090	1,206
128	Driving left of centre of highway	1,347	1,297
129 (1)	Passing to right of vehicle	169	237
129 (2)	Unsafe passing to the right	2,778	2,944
130 (1)	Fail to obey signs posted on paved shoulder	591	521
132	Wrong way on a one-way street	4,995	3,519
133 (a)	Unsafe lane change	5,741	5,510
133 (b)	Drive in centre lane of three lane highway	118	112
133 (c)	Fail to drive in slow moving traffic lane	3,544	2,179
135 (a) (b)	Improper driving on divided highway	585	622
135a	Backing on highway	18	154
136 (1)	Following too closely	16,329	17,677
136 (2)	Following too closely in commercial vehicle	313	231
137 (1)	Fail to yield to fire department vehicle, etc.	286	245
137 (2)	Following a fire department vehicle	18	12
140	Crowding driver	320	271
141	Fail to stop for crossing (signal)	185	136
142	Driver through under or around railway barrier	182	186
143	Improper opening of vehicle door	307	317
144 (1)	Improper approach or passing a stopped streetcar	139	78
144 (2)	Pass streetcar on left side	28	23
145	Improper driving when approaching animals	3	1
146	Fail to use passing beam	1,001	874

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1984	1985
147	Improper parking on highway	561	603
147 (8)	No warning lights on commercial vehicle	13	7
147 (9)	No flares	19	12
147 (10)	Vehicle interfering with traffic	522	396
148	Racing	62	50
150 (b)	Failure to stop school bus or public vehicles at railway crossing	25	25
151 (5)	Fail to stop for school bus – meeting	940	540
*151 (6)	Fail to stop for school bus – overtaking	149	156
151 (7a) (7b) (7c)	School Bus: Fail to actuate signals	32	1
151 (9)	Unlawful use of red signal lights on school bus	6	0
151 (14)	School Bus: Failure to cover signals and signs	24	1
152 (3)	Fail to obey school crossing stop sign	81	78
156	Littering highway	649	0
158 (2)	Disobey legal sign	3,284	3,034
159	Fail to obey a direction sign	13	18
173	Fail to report an accident	4,282	3,869
174	Fail to remain at the scene of an accident	2,729	2,696
175	Fail to report damage to highway property	58	665
189a	Fail to stop for police	861	838
	Others	6,776	1,034
	TOTALS	**1,201,565**	**1,103,876**

* Previously recorded under 151 (5)

REGULATIONS UNDER THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

SECTION	OFFENCES	1984	1985
484	School bus violation	8	1
469 (14) (15) (16) (17)	Number plate violation	62	44
462	Motorcycle violation	593	736
462 (13)	Classified licence violation	32	62
462 (19)	Fail to notify name/address change	1,421	1,299
462 (20)	Fail to sign licence	897	700
469 (21)	Only single beam headlight	3	3
477 (4)	Improper parking	321	275
494 (2)	Prohibited use of studded tire	85	45
485	Fail to secure infant	0	12
	Others	2,879	74
	TOTAL	**6,211**	**3,251**

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE CRIMINAL CODE (CANADA)

SECTION	OFFENCES	1984	1985
203	Criminal negligence causing death	19	34
204	Criminal negligence causing bodily harm	13	16
233 (1)	Criminal negligence	163	138
233 (2)	Fail to remain	1,367	1,368
233 (4)	Dangerous driving	1,191	1,211
234	Drive ability impaired	19,497	18,770
234.1	Roadside	743	733
235 (2)	Fail to take breathalizer	3,229	3,017
236	Over .08 alcohol	22,772	21,589
*242	Drive while disqualified or prohibited	0	6
	TOTAL	**48,994**	**46,882**

* New offence due to Federal legislative changes from Bill C-19 effective December 4, 1985.

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE CRIMINAL CODE (CANADA) — COMMITTED BY YOUNG OFFENDERS

SECTION	OFFENCES	1985
203	Criminal negligence causing death	1
204	Criminal negligence causing bodily harm	2
233 (1)	Criminal negligence	14
233 (2)	Fail to remain	24
233 (4)	Dangerous driving	47
234	Drive ability impaired	87
234.1	Refuse roadside testing	1
235 (2)	Fail to take breathalizer	6
236	Over .08 alcohol	121
	TOTAL	**303**
	TOTAL CRIMINAL CODE CONVICTIONS	**47,185**

CONVICTIONS REGISTERED UNDER THE MOTORIZED SNOW VEHICLES ACT

SECTION	OFFENCES	1984	1985
2 (1)	Driver or permit to drive unregistered vehicle	224	108
2 (2)	Fail to register vehicle	0	18
2 (3)	Fail to provide evidence of issue of permit (no plate)	1	0
2 (7)	Fail to display registration number	106	149
2 (8)	Fail to display evidence of permit	298	119
3 (1)	Make false statement	1	0
3 (2)	Fail to notify change of address	0	3
3 (3)	Fail to notify change of ownership	14	27
4	(Plate) – Registration number obstructed	0	3
5	Drive on prohibited highway	58	82
7	Improper crossing on highway	6	5
8 (1) (2)	No operators licence driving along/across highway	118	153
11 (1)	Operate/permit operation uninsured vehicle	173	261
11 (3)	Fail to produce evidence of insurance	35	0
11 (4)	Produce false evidence of insurance	2	0
12 (1)	Fail to report collision	18	10
12 (2)	Police officer fail to forward report of accident	2	0
13 (1)	Speeding	24	33
14	Careless driving	41	50
15 (1)	Fail to produce licence	36	67
16 (1)	Improper muffler	2	0
17	Towing on serviced roadway prohibited	1	0
18	No helmet	215	276
25 (3)	Disobey signs on highway or public trail	9	0
	Others	18	0
	TOTAL	**1,411**	**1,364**

CRIMINAL CODE OF CANADA (MOTORIZED SNOW VEHICLES)

SECTION	OFFENCES	1984	1985
233 (2)	Fail to remain	0	0
233 (4)	Dangerous driving	0	0
234	Impaired driving	6	14
235	Fail to take breathalizer	0	1
236	Over .08 alcohol	10	2
	TOTAL	**16**	**17**

MUNICIPAL BYLAWS (MOTORIZED SNOW VEHICLES)
SUMMARY OF CONVICTIONS (MOTORIZED SNOW VEHICLES)

		1984	1985
Motorized Snow Vehicles Act		1,411	1,364
Criminal Code of Canada		16	17
Regulations outstanding		52	15
Bylaws		10	6
	TOTAL	**1,505**	**1,402**
SUSPENSIONS			
COURT ORDERED SUSPENSIONS H.T.A.			
Careless driving		275	311
Speeding over 30 mph (50 kmh)		149	210
Racing		8	8
Fail to remain		115	136
Others		415	458
TOTAL		**962**	**1,123**
MANDATORY SUSPENSIONS H.T.A.			
Drive while licence is suspended (Section 35)		12,415	13,236
Others		0	0
TOTAL		**12,415**	**13,236**
DEMERIT POINT SYSTEM SUSPENSIONS			
6 & 15 demerit point accumulation		19,748	19,074
Fail to attend interview		1,072	1,581
As a result of interview		1,009	681
TOTAL		**21,829**	**21,336**
DISCRETIONARY SUSPENSIONS (H.T.A. – SECTION 30)			
Medical or physical condition		1,183	1,263
Fail to file medical report		2,521	2,831
TOTAL		**3,704**	**4,094**
SUSPENSION FOR:			
Motor Vehicle Accident Claims		3,569	7,682
Failure to pay judgment		1,320	1,388
Default in payment of traffic fines		55,649	74,115
TOTAL		**60,538**	**83,185**
MANDATORY SUSPENSION H.T.A. FOR CRIMINAL CODE OFFENCES			
Criminal negligence		182	173
Dangerous driving		1,107	1,154
Impaired		18,930	18,031
Failure to provide breath sample		3,095	2,766
Blood/alcohol .08		21,976	20,751
Fail to remain at scene		1,297	1,322
Fail to provide (RDSI)		691	659
TOTAL		**47,278**	**44,856**
TOTAL OF ALL SUSPENSIONS		**146,726**	**153,471**

DEMERIT POINT SYSTEM

DRIVER IMPROVEMENT ACTIONS	1984	1985
Advisory letters issued (Probationary)	41,408	40,351
(Non Probationary)	108,205	107,118
Interviews conducted	28,104	28,018
SUSPENSIONS		
Drivers who reached suspension level through point accumulation (15 points)	4,205	3,397
Drivers who reached suspension level through point accumulation (6 points)	15,003	15,309
Drivers who reached suspension level through point accumulation (Second 15 point accumulation)	540	368
Drivers suspended for failure to attend interview	1,072	1,518
Drivers suspended as a result of unsatisfactory interview	1,006	681
Total suspensions under point system	**21,826**	**21,273**

DRIVER MEDICAL REVIEW

Total Cases Reviewed	104,238	101,378
Satisfactory	102,558	99,521
Unsatisfactory reports as to class	573	716
Totally unsatisfactory	1,107	1,141
Medical Waiver Programme under Section 11a (Effective March, 1981)		
Waivers granted	235	246
Waivers denied	15	24
Medical Waiver Programme under Section 9 (4) (Effective April, 1985)		
Waivers granted	0	20
Waivers denied	0	8

DRIVER OPTOMETRICAL REVIEW HIGHWAY TRAFFIC ACT

Total Cases Reviewed	8,531	11,877
Satisfactory vision reports filed	6,022	8,449
Drivers required to wear prescribed lenses while driving – no previous restriction	2,224	3,106
Unsatisfactory vision reports	285	322

DRIVER IMPROVEMENT STATISTICS – 1985

SUMMARY SHEET

	1983	1984	1985
NUMBER OF LICENCED DRIVERS IN ONTARIO	5,380,259	5,513,911	5,660,422
CONVICTIONS RECORDED IN RESPECT TO THE OPERATION OF:			
Motor Vehicles	1,416,084	1,318,214	1,202,563
Motorized Snow Vehicles	1,631	1,505	1,402
TOTAL	**1,379,055**	**1,319,719**	**1,203,965**
TOTAL DRIVER LICENCE SUSPENSIONS APPLIED	154,896	146,726	153,471
MEDICAL AND OPTOMETRICAL REVIEWS CONDUCTED	94,276	112,769	113,255

MOTOR VEHICLE ACCIDENTS
1976 – 1985
ACCIDENTS AUTOMOBILES

Year Année	Fatalities Décès	Fatal Accidents Accidents Mortels	Personal Injury Accidents entrainant des blessures	All Motor Vehicle Accidents Total des accidents automobiles
1976	1,511	1,265	58,028	211,865
1977	1,420	1,213	63,787	218,567
1978	1,450	1,263	62,664	186,363*
1979	1,560	1,316	67,201	197,196
1980	1,508	1,296	67,391	196,501
1981	1,445	1,234	67,292	198,372
1982	1,138	997	62,956	187,943
1983	1,204	1,042	62,735	181,999
1984	1,132	1,011	66,101	194,782
1985	1,191	1,036	73,840	189,750*

* Minimum reportable property damage amount changed from over $200 to over $400 on January 1, 1978 and from over $400 to over $700 on January 1, 1985.

* le coût minimal de dégats materiels qui doit être rapporté a été augmenté de $200 à $400 le 1er janvier, 1978 et de $400 à $700 le 1er janvier, 1985.

Trends in Motor Vehicle Accidents 1976-85

Between 1976 and the end of 1985, Ontario's population and the number of licensed drivers, motor vehicle registrations and motor vehicle accidents (with the exception of the years 1976, 1978, 1980, 1982 and 1983) were all on the rise. During the past ten years, traffic deaths reached a high of 1,560 in 1979 and declined to a low of 1,132 in 1984 which is the lowest annual fatality total since the year 1958 when 1,112 persons were killed.

In the past year, the number of deaths increased 5.2% from 1,132 deaths in 1984 to 1,191 deaths in 1985. The population grew from 9.02 million to 9.07 million. The death rate per 100,000 population increased to 13.1 from 12.5 last year. The death rate over the past ten years ranges from 18.3 to 12.5. The 1985 death rate of 13.1 is the 3rd lowest since the year 1944 at which time the population was 3.96 million and the death rate was 12.6 per 100,000 population.

In 1985, 109,169 injuries were reported from motor vehicle accidents. This is a marked increase over the year 1984 (12.3%). While the total number of injuries fluctuates each year, there seems to be a general upward trend since 1976.

The total number of accidents reported for the year 1985 was 189,750. This is a decrease compared to the 1984 total of 194,782 but some decrease was expected as a result of the January 1, 1985 change in reporting criterion for property damage only accidents. Comparison with the annual totals since 1976 shows a slight downward trend.

The motor vehicle accident rate per one million kilometres travelled this year decreased to 2.8 from 2.9 last year and the fatal accident rate per 100 million kilometres travelled remained the same as last year at 1.5. The death rate per 100 million kilometres travelled increased from 1.70 in 1984 to 1.76 this year. The 1985 death rate of 1.76 is the second lowest since 1955.

The number of kilometres driven was steadily on the rise from 1976 to 1980 and decreased during the next 3 years. The numer of kilometres driven in 1985 was estimated at 67,830,760,000 an increase of 1.7% from the 1984 figure of 66,722,565,000.

Tendances dans les accidents routiers 1976-85

Entre 1976 et la fin de 1985, la population Ontarienne ainsi qui le nombre de conducteurs, le nombre d'immatriculations d'automobiles et le nombre d'accidents automobiles ont été tous en accroît (à l'exception des années 1976–1978, 1980, 1982, et 1983). Depuis dix ans le nombre de décès sur les routes a atteint un nouveau plafond de 1.560 en 1979 et a décliné au point bas de 1.132 en 1984 qui est le taux annuel de décès le plus bas depuis l'année 1958 quand 1.112 ont subit la mort.

Le nombre de décès est monté de 1.132 en 1984 à 1.191 en 1985. La population a augmenté de 9,02 millions à 9,07 millions. Le taux de décès pour une population de 100.000 est monté de 12,5 l'année dernière à 13,1 cette année. Le taux de décès varie de 18,3 à 12,5 depuis dix ans.

En 1985, 109.169 accidents entrainant des blessures ont été rapportés. Ceci est une augmentation prononcée de l'année 1984 (12,3%). Même si le nombre de blessures varie chaque année, c'est à la hausse depuis 1976.

Le nombre tôtal d'accidents rapporté pour l'année 1985 était 189.750. En comparaison du tôtal pour 1984 de 194.782, c'est une diminution qui était prévue à cause du changement dans les citères du rapportage reliés aux dégats matériels. Une comparaison des tôtaux annuels depuis 1976 montre une tendance à la baisse.

L'année dernière, le taux d'accidents automobiles pour un million de kilomètres voyagés a diminué de 2,9 pour l'année dernière à 2,8 cette année et le taux d'accidents mortels pour 100 millions kilomètres voyagés a resté le même à 1.5. Le taux de décès pour 100 millions de kilomètres voyagés est monté de 1,70 en 1984 à 1,76 cette année. Le taux de décès pour 1985 est 1,76.

Le nombre de kilomètres parcourus était toujours à la hause de 1976 à 1980 et a diminué pendant les trois années suivants. Le nombre de kilomètres parcourus en 1985 était estimé à 67,830,-760,000, une augmentation de 1,7% de l'année 1984.

MINISTRY EXPENDITURE BY HIGHWAY
1985/86
LES DÉPENSES DU MINISTÈRE PAR AUTOROUTE

KING'S HIGHWAYS
ROUTES PRINCIPALES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
		$	$
2	Lancaster-Windsor	9,017,958	5,413,650
3	For Erie-Windsor	1,948,203	3,113,115
4	Port Stanley-Hwy. 24	2,926,667	1,735,804
5	Toronto-Paris	—	1,070,039
6	Hwy. 24-Baldwin Twp.-Hwy. 17	1,486,217	3,987,884
7	Hwy. 417 & Hwy. 17 IC -40 IC (Sarnia)	12,137,049	5,725,891
7A	Hwy. 7 Scotts Corner - Hwy. 7/12 (Manchester)	754	503,496
7B	Peterborough-Fowler's Corners	—	255,290
8	Grimsby-Goderich	6,799,279	1,100,057
9	Hwy. 11 - Hwy. 21	2,060,622	1,369,246
10	Mississauga-Owen Sound	336,653	1,474,813
11	Toronto-Rainy River	24,431,588	13,163,682
11B	(North Bay By-Pass)	1,037,717	99,024
12	Whitby-Hwy. 93	73,010	1,405,648
14	Hwy. 62-Marmora	786,227	200,820
15	Barriefield-Old Hwy. 17	—	1,073,068
16	Johnstown-Ottawa	1,838,272	594,597
17	Hwy. 417-Manitoba Boundary	11,019,429	12,532,853
17B	At North Bay	—	22,471
18	Leamington-Windsor	3,394,116	380,926
19	Port Burwell-Tralee	189,494	850,254
20	Niagara Falls-Hamilton	117,762	590,405
21	Hwy. 3 (Morpeth)-Owen Sound	643,965	1,658,503
22	London-Hwy. 7 & 79	—	328,943
23	Hwy. 7-Hwy. 9 Teviotdale	—	682,598
24	Hwy. 59-Collingwood	275,376	1,581,819
24A	Paris-Waterloo Cty.Bdy.	—	57,262
25	Oakville-Hwy. 89	1,438,647	852,961
26	Barrie-Owen Sound	—	853,312
27	Hwy. 401-Hwy. 93	406,152	1,234,347
28	Port Hope-Hwy. 41	111,401	1,616,820
29	Brockville-Smiths Falls	—	255,407
30	Brighton-Havelock	37,112	341,876
31	Morrisburg-Ottawa	835,523	516,068
32	Gananoque-Hwy. 15	—	119,842
33	Kingston-Stirling	471	847,540
34	Hwy. 2 (Lancaster)-Hawkesbury	1,905,518	609,480
35	Hwy. 401 (Newcastle)-Hwy. 60	5,622,596	1,250,805
35A	Fenelon Falls-Hwy. 35	—	22,684
36	Lindsay-Burleigh Falls	—	492,881
37	Belleville-Hwy. 7	249,456	248,110
38	Hwy. 2-Hwy. 7	27,308	421,714
40	Blenheim-Sarnia	1,213	597,226
41	Napanee-Pembroke	52,236	1,316,929
42	Hwy. 29-Westport	—	301,016
43	Alexandria-Perth	725	1,067,174
44	Hwy. 17-Hwy. 15 (Almonte)	—	86,585
45	Cobourg-Norwood	5,544	390,629
46	Hwy. 7-Hwy. 48	—	197,823
47	Whitchurch/Stouffville-Hwys. 7/12	2,926,777	265,169
48	Toronto-Hwy. 35	306,610	1,010,821
49	Picton-Hwy. 401	—	135,506
50	Toronto-Hwy. 89	2,175,539	451,132
51	Rondeau Prov. Park-Jct. Hwy. 3	—	45,113

KING'S HIGHWAYS
ROUTES PRINCIPALES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
52	Jct. Hwy. 2/53-Wellington Bdry.	1,933,759	217,935
53	Elfrida-Eastwood	120,705	559,658
54	Cayuga-Cainsville	19,282	531,479
55	Niagara-on-the-Lk.-Mary St.-Niagara Rd. 81 (Homer)	167,587	200,475
56	Jct. Hwy. 3-Elfrida (Hwy. 3 & 28)	—	180,488
58	Port Colborne-St. Catharines	357,639	344,470
58A	Port Colborne (Hwy. 58)-Hwy. 140	—	103,616
59	Long Point-Shakespeare (Hwy. 7 & 8)	129,119	831,801
60	Hwy. 17 (Renfrew)-Huntsville	1,455,223	1,710,744
61	International Bdry.-Thunder Bay	—	292,316
62	Bloomfield-Pembroke	1,220,131	1,557,050
63	North Bay-Quebec Border	—	457,609
64	Hwy. 69-Hwy. 11	982	936,425
65	Quebec Border-Hwy. 66	72,626	591,425
66	Quebec Border-Sec. Hwy. 566	169,967	485,217
67	Iroquois Falls-Timmins	—	147,221
69	Hwy. 12-(Sudbury By-pass)	2,771,931	2,011,919
69B	Parry Sound By-pass 69B	—	14,632
70	Hwy. 6/21-Hepworth 70	1,058,248	100,365
71	Fort Frances-Hwy. 17 71	—	715,936
72	Hwy. 17 (Dinorwic)-Sioux Lookout 72	220,037	315,671
73	Port Bruce-Middlesex Rds. 29 & 48 73	—	277,466
74	Hwy. 3 (New Sarum By-pass)-Nilestown	—	164,892
76	Hwy. 3 (Eagle)-Hwy. 2	—	119,502
77	Leamington-Hwy. 401	10,000	121,310
78	Hwy. 21 (Dresden)-Wallaceburg	—	84,360
79	Hwy. 2-Hwy. 21	1,320,910	290,128
80	Hwy. 2-Courtright	—	506,836
81	Hwy. 2-Grand Bend	—	451,618
83	Hwy. 23 (Russelldale)-Hwy. 21	—	286,943
84	Hensall-St. Joseph	2,805	120,546
86	Kitchener-Amberly	306,083	861,635
87	Harriston-Hwy. 86 (Bluevale)	—	246,056
88	Bradford-Hwy. 27 (Bond Head)	—	66,065
89	Hwy. 11-Hwy. 23	3,611,085	904,607
90	Barrie-Angus	114,195	158,706
91	Stayner-Duntroon	915	47,110
92	Elmvale-Wasaga Beach	—	81,998
93	Hwy. 11-Penetanguishene	—	478,481
94	Callander By-pass-Hwy. 17	140,228	60,170
95	Alexandria Point-Wolfe Island	—	67,500
96	Port Metcalfe-W. end of Wolfe Is.	218,039	207,956
97	Hwy. 6 (Freelton)-Hickson	13,701	—
99	Ancaster-Hwys. 24 & 5	—	121,981
100	Jct. Hwy. 401 to Thames R. Br.	9,734	28,794
101	Quebec Border-Hwy. 17	1,714,949	2,274,873
102	Thunder Bay-Sistonens Corners	3,693	222,278
105	Hwy. 17-Sec. Hwy. 618	603,361	699,836
106	Hwy. 28 (Dale)-Hwy. 2 (Welcome)	—	36,739
108	Hwy. 17-Sec. Hwy. 639 (Quirke Lake)	—	340,990
112	Hwy. 11-Hwy. 66 (Kirkland Lake)	—	105,375
155	Newcastle-Peterborough	3,686,423	712,807
117	Jct. Hwy. 11-Jct. 35	—	322,954
118	Hwy. 121-Hwy. 169	—	734,358
121	Hwy. 28-Hwy. 35 (Powles Cors.)	401,753	783,721
124	Hwy. 69-Hwy. 11	911	495,665
125	Hwy. 105-Cochenour Dock	2,483,766	48,701
126	Middlesex Rd. 37-Middlesex Rd. 23	—	94,696
127	Maynooth-Hwy. 60	—	205,170
129	Thessalon-Chapleau	—	1,163,315
130	Hwy. 11/17-Hwy. 61	721,900	63,171
131	Hwy. 27 to Hwy. 90	—	65,388
132	Renfrew-Hwy. 41	—	155,638

KING'S HIGHWAYS
ROUTES PRINCIPALES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
133	Hwy. 33 (Millhaven)-Hwy. 401	319,820	59,291
134	Jct. Hwy 7-Jct. Hwy. 28	—	114,979
135	Middlesex Road 37-Hwy. 2/4	75,084	85,766
136	Hwy. 24-Orangeville	—	129,401
137	Hwy. 401-Canada US Border	756,822	73,426
138	Hwy. 417-Cornwall	—	240,077
140	Hwy. 3 (Port Colborne)-Welland	200	107,706
141	Hwy. 69-Jct. Hwy. 11	285,403	318,976
144	Sudbury-Hwy. 101	6,000,216	1,615,020
148	Pembroke to Quebec Bdry.	—	67,580
169	Hwy. 12 to Hwy. 69 (to Footes Bay)	5,894	493,468
400	Toronto-Hwy. 12 & Hwy. 69	9,010,447	4,112,930
401	(MCF) Quebec Border-Windsor	19,402,624	19,139,972
402	Hwy. 401-Sarnia	351,446	1,279,838
403	Hwy. 401/410 Brant Rd. 25 IC	12,036,833	2,233,951
404	Hwy. 401 & Don Valley Pkwy-Bloomington Rd.	4,960,942	734,929
405	QEW-International Br. (Queenston)	292,343	212,873
406	Welland-QEW	1,473,250	416,955
407	Jct. Hwy. 401 to Jct. Hwy. 35 & 115 (Proposed)	2,300,370	—
409	Hwy. 401-Airport Road	20,540	239,808
410	Hwy. 401 & 403-Brampton	9,579,156	184,527
417	Quebec Boundary-Hwy. 7 & W. Jct. Hwy. 17	12,883,313	3,015,217
420	Niagara Rd. 106-Rainbow Bridge (Niagara Falls)	35,127	135,732
427	Etobicoke-Coules Ct.-Indian Line	3,944,805	1,233,463
QEW	Toronto-Fort Erie	18,933,547	8,397,758
	E.C. Row Expressway	663,764	275,180
	Brantford Expressway	—	28,631
	Kitchener/Waterloo Expressway	469,272	511,244
	TOTAL KING'S HIGHWAYS TOTAL DES ROUTES PRINCIPALES	**225,486,091**	**148,566,613**

SECONDARY HIGHWAYS
ROUTES SECONDAIRES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
502	Hwy. 11-Sec. Hwy. 594	1,680,582	602,618
503	Tory Hill-Kirkfield	8,551	932,793
504	Sec. Hwy. 620-Hwy. 28	1,399,207	136,425
505	Hwy. 48-Uphill (Sec. Hwy. 503)	386,084	137,052
506	Plevna-Hwy. 41	1,541,033	238,722
507	Hwy. 28-Sec. Hwy. 503 (Gooderham)	202,808	382,124
508	Calabogie (Sec. Hwy. 511)-Hwy. 17	—	159,395
509	Hwy. 7-Plevna (Sec. Hwy. 506)	—	580,258
510	Magnetawan-Hwy. 124	—	17,293
511	Hwy. 7-Sec. Hwy. 508	1,516,514	421,118
512	Eganville (Hwy. 41)-Hwys. 60/62	—	252,066
513	Hwy. 132-Admaston Twp. Bdry.	—	85,798
514	Hwy. 28-Sec. Hwy. 515	—	71,410
515	Sec. Hwy. 512-Hwy. 62	382,405	324,674
516	Sec. Hwy. 599-Sec. Hwy. 642	—	445,212
517	Hwy. 62-Fort Stewart Rd.-Carlow Twp.	—	81,535
518	Sand Lake-Hwy. 69	502,935	553,351
520	Hwy. 11-Ardbeg	71,246	397,037
522	Hwy. 11-Hwy. 69	958,761	625,466
523	Nipissing Dist. Bdry.-Hwy. 60	377,594	131,547
524	Sec. Hwy. 522-Sec. Hwy. 534	88,253	75,071
525	Sec. Hwy. 596-White Dog I.R.	—	159,699
526	Hwy. 69-Britt	—	26,814
527	Hwy. 11/17 Armstrong	854,370	1,268,022

SECONDARY HIGHWAYS
ROUTES SECONDAIRES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
528	Wolseley Bay-Hwy. 64	—	116,985
528A	Pine Cove-Sec. Hwy. 528	—	49,751
529	S. Jct. Hwy. 69-N. Jct. Hwy. 69	—	142,483
529A	Sec. Hwy. 529-Bayfield Lodge	115,405	27,107
531	Bonfield-Hwy. 17	8,960	23,605
532	Sec. Hwy. 556-Christina Mine Road	27,550	81,281
533	Mattawa-Hwy. 63	29,534	479,304
534	Powassan-Restoule Prov. Park	102,303	388,516
535	Hwy. 64-Riviere Veuve	784,863	500,263
537	Hwy. 69-Hwy. 17 (Nickle Centre)	2,725	124,132
538	E. Jct. Hwy. 17-W. Jct. Hwy. 17	—	52,590
539	Hwy. 64 (Field)-Hwy. 17 (Warren)	1,501,031	336,300
539A	Sec. Hwy. 539-Tert. Road 805	—	61,154
540	Little Current-Meldrum Bay	30,390	926,603
540A	Sec. Hwy. 540-Barrie Island Rd. L5-6	—	29,192
540B	E. Jct. Sec. Hwy. 540/542-W. Jct. Sec. Hwy. 540	—	11,096
542	Hwy. 6-Sec. Hwy. 540/540B (to Gore Bay)	1,988,861	468,614
542A	Hwy. 542-Tehkummah Twp. Rd. L10-11	—	13,206
546	Hwy. 17-Mount Lake	—	546,550
547	Hwy. 101-Hawk Jct.	295,313	31,603
548	Hwy. 17-Sec. Hwy. 548 (From N.)	165,488	399,267
550	Sault Ste. Marie-Gross Cap	—	49,192
551	Province Bay-Sec. Hwy. 540	557,818	148,491
552	Sec. Hwy. 556-Fenwick Twp.-End of Hwy.	1,086	105,963
553	Massey-Tert. Rd. 810	103,470	279,346
554	Sec. Hwy. 546-Hwy. 129	291,698	104,652
555	Magog Lake landing-Hwy. 557	—	86,292
556	Hwy. 17-Hwy. 129	1,661,821	671,953
557	Blind River-Matinenda Lake	302,321	210,411
558	Haileybury-Montreal River Br.	62,202	139,905
559	Hwy. 69-Kilbear Prov. Park	—	240,105
560	Hwy. 11-Hwy. 144	1,505,497	920,043
560A	Sec. Hwy. 560-(Westree)	—	39,163
561	Bruce Mines-Sec. Hwy. 638	381,531	119,993
562	Hwy. 11-Hwy. 65	199,219	92,500
563	Hwy. 17-Batchawana Bay-Gov't Dock	—	30,017
564	Hwy. 112-Pacaud Twp. C6-End of Assumed Hwy.	—	53,945
565	Sec. Hwy. 550-Sault Ste. Marie (Airport Ent)	—	8,491
566	Matachewan-Ashley Mine	—	122,253
567	Haileybury-Lower Notch Dam (End of Hwy)	118,103	195,487
568	Hwy. 11-Kenogami	29,541	14,630
569	S. Jct. Hwy. 11-N. Jct. Hwy. 11	77,877	184,476
570	Hwy. 11-Maisonville Twp.	29,541	17,813
571	Sec. Hwy. 562-Hwy. 11 (Earlton Bypass)	500	39,328
572	Hwy. 11-Hwy. 101	54,288	97,906
573	Charlton-Hwy. 11	—	146,295
574	Sec. Hwy. 652-Norembega	—	72,846
575	Jct. Hwy. 17-Jct. Hwy. 64	674,604	160,352
576	Hwy. 101-Kam-Kotia Mine Ent (End of Hwy)	140,139	116,901
577	Hwy. 101-Iroquois Falls (Hwy. 67)	—	176,138
578	Iroquois Falls-Hwy. 11 (Nellie Lake)	1,508,803	37,871
576	Sec. Hwy. 574-Gardiner	203,667	153,063
580	Hwy. 11-Poplar Lodge Park Ent-Eva Twp.	—	58,457
581	Hwy. 11-Remi Lake Prov. Park	—	46,609
582	N. Jct. Hwys. 11/17-S. Jct. Hwy. 11/17	14,980	30,171
583	Mead-Lac Ste Therese	1,628,578	218,292
584	Hard Rock Mine-Nakina-End of Hwy.	357	343,416
585	Hwy. 11/17-Pine Portage-End of Hwy. Sign	168,001	187,105
586	Hwy. 11-End of Hwy. Sign	—	26,407
587	Hwy. 11/17-Hwy. Ends (Sign)	52,585	199,443
588	Hwy. 11/17-Hwy. Ends Sign	146,434	279,120
589	Hwy. 102-End of Hwy. (Sign)	—	151,683
590	Hwy. 11/17-Sec. Hwy. 588	11,831	114,085

SECONDARY HIGHWAYS
ROUTES SECONDAIRES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
591	Sec. Hwy. 589-Ware Twp. (End of Hwy.)	—	38,657
592	Hwy. 11 (Novak)-N. Jct. Hwy. 11	—	101,762
593	Hwy. 61-Sec. Hwy. 588	—	234,165
594	Dryden-W. Jct. Hwy. 17	115,078	128,868
595	Sec. Hwy. 597-Sec. Hwy. 590	211,238	279,262
596	Hwy. 17 (Keewatin)-Mtc. Hwy. Ends Sign	520,449	181,154
597	Cloud Lake Rd.-Sec. Hwy. 608	—	103,222
598	Sec. Hwy. 604-Sec. Hwy. 666	—	16,493
599	Hwy. 17-Central Patricia	20,017	1,623,748
600	E. Jct. Hwy. 71-Hwy. 11	801	544,631
601	Dryden-E. Jct. Hwy. 17	128,745	184,683
602	Fort Frances-Emo	—	159,984
603	Hwy. 17-Dyment	—	18,981
604	Hwy. 17-Kenora Airport	—	34,815
605	Hwy. 17-Rugby Lake (End of Hwy.)	92,238	73,355
607	Hwy. 69-Hwy. 64	—	95,056
607A	Bigwood-Schell's Camp	—	18,091
608	Hwy. 61-Sec. Hwy. 595	—	92,654
609	Hwy. 105-Clay Lake (End of Hwy.)	—	59,865
610	Hwy. 69-Hwy. 101	—	145,835
611	Sec. Hwy. 602-Lake Wasaw Rd. (End of Hwy.)	—	118,094
612	Muskoka Reg.-Hwy. 69	—	25,939
613	Sec. Hwy. 602-Lake Despair (End of Hwy.)	—	256,025
614	Hwy. 17-Caramat Rd. (End of Hwy.)	16,710	374,186
615	Hwy. 71-Burditt Lake	—	79,594
616	Hwy. 101-Palomar-C.N.R. Crossing	—	13,960
617	Hwy. 11 (Stratton)-Sec. Hwy. 600	146,424	168,250
618	Red Lake-Olsen Mine Rd.	—	43,418
619	Hwy. 11 (Pinewood)-Sec. Hwy. 621	—	222,017
620	Hwy. 62-Hwy. 28	1,752,084	217,525
620A	Sec. Hwy. 504-Sec. Hwy. 620	—	1,501
621	Hwy. 11-end of Hwy.	1,018,028	203,040
622	Hwy. 11B (Atikokan)-Bending Lake Rd.	172,450	112,370
623	Hwy. 11-Bush Rd.	—	23,571
624	Hwy. 11-Hwy. 66	—	205,349
625	Caramat-Hwy. 11	—	308,148
626	Hwy. 17-Marathon	5,476	20,251
627	Hwy. 17-NW Lts. Pukaskwa National Park	11,558	66,407
628	Red Rock-Hwy. 11/17	16,619	38,657
629	Timmins-Timmins Airport	—	47,117
630	Kiosk-Hwy. 17	—	208,702
631	Hwy. 17-Hwy. 11	2,880,522	918,372
632	Muskoka Reg.-Hwy. 141	64,869	70,309
633	Hwy. 11-End of Hwy.	7,375	28,286
634	Smooth Rock Falls-Abitibi Canyon Dam	—	414,255
635	Hwy. 17-Des Joachims Br. (S.End)	—	24,901
636	Hwy. 11-Clute Twp. Rd. C4-5 (End of Hwy.)	—	22,141
637	Hwy. 69-Killarney	594,962	390,880
638	Bailey Br.-Hwy. 17	768,814	252,048
639	Hwy. 108-Sec. Hwy. 546	—	218,502
640	Sec. Hwy. 571-Earlton Airport Entrance	—	22,547
641	Hwy. 17-Sec. Hwy. 596	21,363	142,680
642	Sec. Hwy. 599-Wellington St.-Hwy. 72	—	300,565
643	Sec. Hwy. 584-Cavell Rd.	214,895	112,479
644	Hwy. 69 (Pte. Au Baril)-Pointe Au Baril-School (End of Hwy.)	—	5,560
645	Sec. Hwy. 529-Byng Inlet	—	22,241
647	Hwy. 17-Blue Lake Prov. Park-Store	—	30,015
648	Dyno Mines Ent.-West Jct. Hwy. 121 (End of Loop)	32,382	196,111
649	Bobcaygeon-Hwy. 121	—	125,572
650	Dane-Hwy. 112-Adams Mine-ONR Crossing	—	36,088
651	Hwy. 101-Missanabie-CPR Crossing	204,411	399,397
652	Cochrane-Kattawagami R. Br.	357,186	857,773
653	Chenaux-Hwy. 17	—	58,881

SECONDARY HIGHWAYS
ROUTES SECONDAIRES

HIGHWAY NUMBER NUMÉRO D'AUTOROUTE	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
654	Sec. Hwy. 534-Hwy. 11	97,088	152,072
655	Timmins-Hwy. 11	—	340,269
656	Sec. Hwy. 533-Holden Generating Sta. Ent.	—	28,603
657	Hwy. 105-Goldpines	—	21,248
658	Kenora-Redditt (C.N.R. Sta.)	215,986	117,560
659	Sec. Hwy. 604-Sec. Hwy. 666	1,424,094	69,045
661	Hwy. 144-Gogama	—	23,995
663	Hwy. 11-Calstock-C.N.R. Crossing	107,232	23,522
664	Hwy. 72-End of Hwy.	—	64,357
665	Hwy. 17-Richari-C.N.R. Sta.	—	108,665
667	Hwy. 129-Sultan	108,148	362,131
668	Hwy. 11-Green Water Prov. Pk. Ent.	279,608	62,757
	TOTAL SECONDARY HIGHWAYS TOTAL DES ROUTES SECONDAIRES	**36,566,108**	**32,318,940**

TERTIARY ROADS/ROUTES TERTIARES

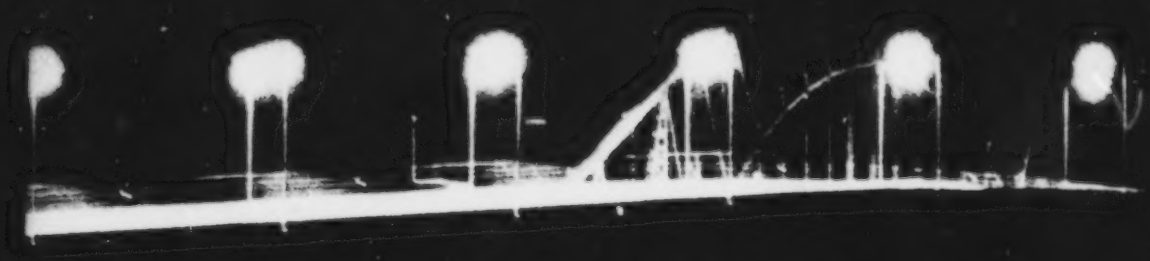
ROAD NUMBER NUMÉRO DE CHEMIN	LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
801	Hwy. 11-Namewaminikan R. Br. (Sturgeon R. Br.)	—	108,294
802	Kashabowie-End of Hwy-Burchell Lk. Rd.	—	69,252
803	Timmins-Hwy. 101-Forks (End of Hwy.)	—	17,132
804	Hwy. 105 (Lower Manitou Falls Dam)	—	31,252
805	Sec. Hwy. 539A (River Valley)-Pond Lake (End of Hwy.)	—	267,225
807	Sec. Hwy. 622-End of Const.	3,604,878	—
810	Sec. Hwy. 553-Richie Falls	—	348,315
811	Sec. Hwy. 527-Weaver R. Br. (Temp. Br.)	—	488,907
	TOTAL TERTIARY ROADS TOTAL DES ROUTES TERTIARES	**3,604,878**	**1,330,377**

ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL ROADS
ROUTES D'ACCÈS, CHEMINS INDUSTRIELS ET CHEMINS À GRANDE CIRCULATION

LOCATION ENDROIT	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
Quimet Canyon Road	615,829	—
Bending Lake Access Rd.	3,150	—
Sherman Mine Road	—	5,544
Proposed Arterial Road in the city of Hamilton & Burlington	—	48,565
Biscotasing Rd. to Ramsay	52,396	—
Hwy. 17-Dubreauilville Townsite	2,626,894	169,088
TOTAL ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL ROADS TOTAL DES ROUTES D'ACCESS, CHEMINS INDUSTRIELS ET CHEMINS À GRANDE CIRCULATION	**3,298,269**	**223,197**

OTHERS/AUTRES	CONSTRUCTION	MAINTENANCE ENTRETIEN
Ferry Services/Traversées	—	3,595,923
Sidewalks/Trottoirs	—	200,995
Lands & Buildings/Territoires et bâtiments	1,604,223	2,806,031
Inspection Stations/Lieux d'inspections	2,711,824	460,980
TOTAL OTHERS/TOTAL DES AUTRES	**4,316,047**	**7,063,929**
Recouvrables/Récupérables	(68,072,028)	(381,491)
Sundry Unallocated Regional & District Office Administration, Engineering Buildings, Inventory Charges, etc./Divers dépenses	8,913,538	14,015,800
Total recoverables & sundry **Total des récuperables & divers**	**(59,158,490)**	**13,634,309**
Total Highways **Total des autoroutes**	**214,102,904**	**203,137,365**
MUNICIPAL SPECIAL UNINCORPORATED TOWNSHIPS **CANTONS MUNICIPAUX SPÉCIAUX NON INCORPORÉS**		
Indian Reserves/Réserves d'indiens	16,862	225,335
Special Settlers/Colonisateurs spéciaux	19,145	55,957
Local Roads Boards/Conseils locaux des chemins	1,599,288	4,659,916
Statute Labour Boards/Conseils de la corvée légale	130,647	84,854
Total unincorporated townships **Total des cantons non incorporés**	**1,765,942**	**5,026,062**
Development roads/chemins du developpement	**3,872,095**	—
Connecting links/liens	**14,969,314**	**2,722,259**
Total municipal/Total municipal	**20,607,351**	**7,748,321**
Total Airstrip Development **Total du developpement des pistes d'atterrissage**	**3,351,076**	**2,886,908**
Total expenditure/Dépense totale	**238,061,331**	**213,772,594**

RAPPORT ANNUEL 1985-1986



Ministère
des Transports et
des Communications

Ontario

Ministère
des Transports et
des Communications

À l'attention de son Honneur le lieutenant-gouverneur
de la province de l'Ontario

Votre Honneur,
J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel
du ministère des Transports et des Communications
pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1986.

Le ministre,

Ed Fulton

Ed Fulton

À l'attention du ministre des Transports et des Communications, M. Ed Fulton

Monsieur,
J'ai l'honneur de vous presenter le rapport des activités du ministère des Transports et des Communications pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1986.

Le sous-ministre,

David G. Hobbs

Table des matières

	Page
Message du sous-ministre	1
Bureau du sous-ministre	3
Communications	6
Transports municipaux/provinciaux	8
Autoroutes provincales	16
Génie et construction	21
L'entretien et l'exploitation des voies publiques	27
Sécurité et règlements	31
Finances et l'administration	35
Condamnations au titre du Code de la route	45

Message du sous-ministre

J'éprouve une fierté particulière devant les réalisations du personnel du ministère au cours de l'exercice 1985-1986, car il s'est acquitté de son travail avec un souci constant de souplesse et d'efficacité pour offrir aux citoyens ontariens des services publics d'une rare qualité.

Réseau routier

Les dépenses totales de construction de routes et d'autoroutes s'élèvent à 201 974 611 $, et les subventions à la construction de routes municipales sont de 180 564 400 $.

Le ministère a poursuivi son programme d'entretien des infrastructures et a consacré 236 570 612 $ à l'entretien du réseau routier de l'Ontario. Des travaux de construction et de réfection ont été effectués sur plus de 1 000 km de routes et sur 117 ponts.

L'élargissement de la voie surélevée Burlington Bay–James N. Allan a été achevé six mois avant la date prévue, et le système de gestion de la circulation sur les autoroutes a été mis en service. Les véhicules empruntent maintenant la nouvelle voie surélevée, ce qui a permis de commencer la réfection de l'ancienne route.

Voici les principaux travaux de construction routière réalisés au cours de l'exercice: prolongement vers l'ouest de la route 403, de la route Rest Acres à la route 401, amélioration de la route QEW entre Burlington et Hamilton et achèvement des travaux sur les routes 400 et 7 dans le cadre d'un programme de construction sur la route 401, au sud de l'aéroport international Pearson et de la route de détournement de Brampton.

D'autres travaux ont permis d'élargir les routes 400 et 69 pour en faire des autoroutes à quatre voies à accès limité, et de prolonger la route 404, de la route 401 en direction de Newmarket, la route 11 entre Crown Hill et Gravenhurst et les routes 35 et 115. Les travaux de réfection du Ottawa Queensway se sont poursuivis à un rythme accéléré.

Dans la région Nord de l'Ontario, des travaux importants ont été réalisés sur la route 11 et la nouvelle route 144. Des travaux ont aussi commencé sur la route 65 à l'est d'Elk Lake, la route 575 au nord de Verner, la route 637 à l'ouest de la route 69 et la route 11B, de la route 11 vers Cobalt et Haileybury.

Programmes des transports urbains

Au cours de l'exercice, 73 municipalités ayant un service de transport municipal ont reçu des subventions d'exploitation de 141 700 000 $ et des subventions d'immobilisations de 207 700 000 $.

Le ministère a poursuivi son programme d'élaboration de systèmes d'information et de communication sur le transport, qui vise à créer un ensemble de logiciels d'appui à la gestion et au contrôle des aspects importants du transport urbain. Des logiciels ont déjà été installés à Hamilton et Mississauga.

Dans la municipalité d'Ottawa-Carleton, la construction d'une voie rapide de 31 km est à moitié achevée.

Le nombre de municipalités qui offrent des services de transport aux personnes handicapées est passé à 53 en 1985. La Commission de transport de Toronto a commandé 30 autobus Orion conçus spécialement pour le transport des personnes handicapées.

Transport aérien

Le Programme de construction des aéroports éloignés prévoit la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports publics dans les régions éloignées du Nord de l'Ontario. À l'heure actuelle, ce réseau comprend 20 aéroports en exploitation et trois autres en construction.

Le personnel fournit aux municipalités une aide technique pour la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports municipaux, notamment pour la planification, la conception et l'exploitation des aéroports. Ce programme est offert à 51 municipalités, dans la plupart des régions de l'Ontario.

Le personnel assure le contrôle des services de transport de passagers et de marchandises offerts aux entreprises et aux citoyens de l'Ontario. À cette fin, il doit évaluer les demandes de nouveaux services ou de services améliorés présentées à la Commission canadienne des transports, organisme fédéral chargé de la délivrance des permis et de la réglementation des services commerciaux de transport aérien.

Transport maritime

Le personnel cherche à promouvoir en Ontario l'industrie du transport maritime en organisant des rencontres entre l'industrie et les gouvernements visant à favoriser les échanges sur le transport maritime.

Le personnel a réalisé un certain nombre d'activités d'information et de commercialisation à l'intention des marchés outre-mer. Pour favoriser la planification et l'innovation, il a achevé la deuxième étape d'un projet sur les nouvelles technologies du transport maritime et a reçu plus de 500 suggestions portant sur l'innovation dans tous les secteurs du transport maritime.

Transport ferroviaire

Le personnel a collaboré à la définition et à la promotion des intérêts et des politiques de l'Ontario en matière de transport ferroviaire, et ses activités ont porté notamment sur le niveau de service et l'abandon des lignes, la rationalisation du réseau, les questions de réglementation, le transport des marchandises et des passagers, la sécurité, la concurrence entre le transport par route et par rail et les possibilités industrielles des nouvelles technologies.

La définition et la promotion des intérêts et des politiques de l'Ontario a nécessité des échanges avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, le

ministère des Richesses naturelles, le ministère de l'Industrie et de la Technologie, les provinces canadiennes et, selon le cas, les états de New York et du Michigan.

Communications

Au cours de l'exercice, le personnel a présenté 24 mémoires au ministère fédéral des Communications et au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), en plus de participer à sept audiences du CRTC.

Le personnel a participé à l'implantation d'un service d'information sur l'état des routes dans quatre districts du ministère, permettant à la division du génie et de l'entretien des routes de disposer d'un système d'information pratique et rentable.

Le ministère a aussi collaboré, avec le gouvernement de l'Ontario, l'Hydro Ontario et la Communauté urbaine de Toronto, à la mise au point d'un réseau privé de télécommunications faisant appel à la technologie des fibres optiques, en plus d'étudier les techniques de construction permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des immeubles gouvernementaux et d'étudier le matériel de détection et les émetteurs-récepteurs portatifs permettant de mieux recueillir sur le terrain les données sur l'état des routes.

Recherche

Au cours de l'exercice, la recherche a porté sur deux domaines principaux: une collaboration accrue, par le biais de programmes stratégiques de recherche routière au Canada et aux États-Unis, avec les pouvoirs publics et les firmes techniques en vue de résoudre les problèmes d'intérêt commun, et une utilisation accrue de la micro-informatique pour résoudre les problèmes techniques.

Un projet-pilote (le Service d'échange de renseignements techniques) a été mis sur pied en vue de constituer une banque canadienne de données (sources autorisées, bulletins de liaison, directives ministérielles, etc.) accessible à l'aide d'un ordinateur ou d'un système de traitement de textes ordinaire, sans frais interurbains.

Transport par camion et autobus

Le Bureau du transport par autobus a poursuivi son travail de coordination auprès du gouvernement, de l'industrie et des consommateurs sur l'élaboration d'une politique provinciale du transport interurbain par autobus. Il a aussi étudié les questions suivantes: modernisation de la réglementation du transport par véhicule nolisé, analyse du rôle des sociétés de transport par autobus sur le marché du transport interurbain par véhicule nolisé, étude des services de circuits touristiques dans les municipalités et modification des mécanismes de révision et d'approbation des tarifs.

Le Bureau du transport par camion a poursuivi le travail d'élaboration nécessaire à la mise en oeuvre de la réforme des règlements sur le camionnage et ses recommandations ont été publiées dans le rapport "Responsible Trucking".

Sécurité et réglementation

Le personnel joue un rôle de premier plan dans l'élaboration des règlements sur l'inspection des véhicules et des normes nationales qui régissent les véhicules utilitaires servant au transport des personnes et des marchandises.

Au cours de l'exercice, l'ivresse au volant est restée au premier plan de ses préoccupations. Le personnel a favorisé l'adoption d'amendements au Code de la route qui ont eu pour effet de prolonger la durée de la suspension du permis de conduire des conducteurs en état d'ébriété qui enfreignent le code criminel ou qui conduisent sans permis. Il a aussi étudié diverses méthodes de dépistage et de traitement des conducteurs qui conduisent souvent en état d'ébriété.

Au cours de l'exercice, un certain progrès a été réalisé dans le domaine de la sécurité à motocyclette. Le nombre total d'accidents mortels et de décès reliés à l'alcool chez les motocyclistes a diminué de neuf pour cent par rapport à l'exercice précédent. Le personnel a collaboré à l'organisation d'un colloque sur la sécurité à motocyclette à l'intention des représentants du gouvernement, de l'industrie, des organismes de sécurité et des groupes intéressés. Ce colloque a permis l'élaboration d'un nouvel examen d'aptitude plus complet pour la conduite d'une motocyclette, qui sera mis en oeuvre à titre expérimental en 1986, et la révision du manuel de 1986 à l'intention des motocyclistes.

Le personnel a aussi élaboré un nouveau formulaire sur les constats d'accident pour simplifier le travail des policiers et favoriser la collecte rapide et précise des renseignements. Ce formulaire devrait être mis à l'essai en 1986.

Voici un résumé des dépenses de l'exercice 1985-1986, selon le rapport du contrôleur, et les chiffres correspondants de l'exercice précédent:

	Exercice terminé le 31 mars 1985	31 mars 1986
Administration du ministère	44 031 359 $	58 622 139 $
Planification des politiques et recherche	10 050 509	11 695 725
Sécurité et réglementation	75 126 179	81 117 894
Routes provinciales	515 633 572	540 148 967
Transport interurbain	88 000 000	99 414 000
Transport provincial	7 411 293	8 251 550
Routes municipales	521 189 321	537 634 638
Transport municipal	322 710 607	351 510 281
Communications	2 941 402	3 343 398
	1 587 094 242 $	1 691 738 592 $

Bureau du sous-ministre

Programme d'action positive

Ce programme vise à favoriser l'égalité des chances en matière d'emploi en assurant une représentation des femmes d'au moins 30 pour 100 dans toutes les catégories d'emploi.

Au cours de la deuxième année d'un programme étalé sur trois ans, cinq domaines ont retenu particulièrement l'attention: cadres moyens et supérieurs, métiers axés sur la technologie, postes techniques, exploitation du réseau routier et entretien des routes.

Dans ces domaines comme dans plusieurs autres, le personnel a fourni une aide technique aux cadres et coordonné les activités du programme d'action positive du ministère.

Réalisations

— 81 nouvelles affectations dans le cadre du programme de perfectionnement professionnel accéléré;

— 21 nouvelles affectations grâce au fonds d'incitation du programme d'action positive;

— formation de 12 femmes dans le cadre des programmes d'applications informatiques et autres programmes de formation, en vue de postes reliés à l'informatique;

— embauchage de 148 femmes dans le cadre de contrats d'exploitation et d'entretien du réseau routier;

— 68 séances d'orientation professionnelle à l'intention des femmes du ministère;

— mise en place d'une garderie de jour à Downsview, y compris la formation d'un comité de travail et d'un comité de direction, et aide accordée à ces comités pour l'élaboration d'une enquête sur les besoins en garderie des employés;

— collaboration à la mise sur pied d'une garderie en milieu de travail au bureau régional de Kingston;

— mise sur pied de cours d'informatique ouvrant droit à des crédits à l'intention des employées du ministère (cours organisés au complex de Downsview par le Seneca College);

— conférence sur le programme d'action positive à l'intention d'environ 75 représentants d'unités de travail;

— aide et soutien technique aux représentants du programme d'action positive touchant leurs rôles et responsabilités.

Direction de la vérification interne

La direction a pour mandat de vérifier tous les quatre ans l'ensemble des activités du ministère. L'exercice écoulé correspondait à la deuxième année du cycle. Chaque année, un plan de vérification est présenté au comité de vérification aux fins d'approbation, ainsi qu'un plan de vérification à long terme (quatre ans).

Le plan de vérification est préparé avec soin chaque année et porte sur l'ensemble des programmes du ministère. La vérification porte sur divers facteurs: risque, sensibilité, temps écoulé depuis la vérification précédente, vérification de divers points des programmes, observations des membres du comité de vérification. Le plan annuel de vérification doit naturellement s'harmoniser avec le plan d'ensemble de quatre ans.

Au cours de l'exercice, 41 rapports de vérification ont été préparés sur l'ensemble des principaux programmes du ministère, soit 17 rapports par le bureau de vérification de la gestion et des finances, plus particulièrement sur le programme touchant la sécurité et la réglementation, 19 rapports par le bureau de vérification des systèmes techniques, principalement sur les activités des régions et des districts, et cinq rapports par le bureau de vérification du traitement des données, axés surtout sur le système d'enregistrement des véhicules. Ces vérifications comprennent également les travaux effectués pour le ministère du Développement du Nord et des Mines, le Réseau GO, la Société de développement du transport urbain de l'Ontario et Expo 86.

La direction compte 76 employés, y compris le personnel de soutien. Il n'y a eu aucun changement au sein des cadres supérieurs, mais quelques-uns à l'échelon inférieur.

Le personnel est davantage au fait de ses responsabilités élargies en matière de vérification, qui l'obligent à porter attention aux contrôles généraux de la gestion et des finances, contrairement à ce qui se faisait auparavant. Il semble que les cadres supérieurs acceptent mieux le rôle des vérificateurs. Cette reconnaissance du rôle constructif de la Direction se manifeste à tous les échelons du ministère. On insiste davantage sur l'efficacité et l'économie en matière de vérification, et cette tendance se poursuivra au cours du prochain exercice.

L'utilisation accrue de la micro-informatique et des systèmes informatiques rend de plus en plus complexe le travail de vérification.

Le suivi apporté aux recommandations des rapports de vérification est un élément essentiel du travail effectué. Le Secrétariat aux politiques stratégiques assure l'application des méthodes de suivi élaborées en 1984.

En plus de son travail habituel de vérification, la Direction a fourni son aide à d'autres services du ministère touchant les demandes des entrepreneurs et les problèmes financiers du personnel et des organismes. Les responsables du traitment de l'information offrent des services de consultation à divers groupes pour s'assurer que tous les nouveaux systèmes en voie d'élaboration sont vérifiés.

Secrétariat aux politiques stratégiques

Le secrétariat compte trois bureaux, qui assurent une fonction de soutien au ministre, au sous-ministre et au Comité des politiques stratégiques: le Bureau de coordonnation des politiques, le Bureau des prévisions et le Bureau des facteurs humains et sociaux.

Bureau de coordonnation des politiques

Le bureau est chargé de favoriser et contrôler la gestion stratégique du ministère et d'en coordonner les méthodes de gestion. Dans le cadre de son travail, il s'occupe de la planification stratégique annuelle, de la révision des méthodes de planification, de la coordination des travaux du comité des politiques stratégiques, des mémoires au cabinet, des réponses aux questions posées à l'Assemblée législative et des rapports avec les organismes centraux.

Il offre également un soutien spécial au ministre et au sous-ministre, par exemple en assurant la coordination des mémoires sur les initiatives gouvernementales et en publiant des énoncés à l'intention du premier ministre et du ministre. Il s'occupe aussi de la coordination du comité de vérification, des rapports avec le bureau de l'ombudsman, de la gestion du comité sur le travail des conseillers et de la coordination du groupe de travail sur la mise en oeuvre de la loi sur la liberté de l'information et la protection de la vie privée.

Il a préparé le document "Strategic Directions 1986", qui décrit la gestion stratégique du ministère et les orientations retenues pour résoudre les problèmes. Ce document a été préparé à la demande du premier ministre, qui voulait que chaque ministère définisse ses priorités stratégiques en fonction de l'industrialisation accrue de l'Ontario. Le bureau a également collaboré au plan stratégique du gouvernement pour 1986 en participant au travail des sous-comités interministériels du Comité du cabinet sur la poltique économique.

Bureau des prévisions

La principale fonction du bureau est d'analyser l'évolution du contexte extérieur et d'en évaluer les effets possibles dans le domaine des transports et des communications. Il dispose, pour ce faire, d'une banque de données qui fait appel à une gamme variée de sources secondaires d'information, par exemple bulletins sur l'évolution de la recherche, sondages d'opinion publique et programme de recherche sur les leaders de l'opinion.

Il communique l'information recueillie principalement par le biais de mémoires au comité des politiques stratégiques, aux comités des programmes et aux bureaux du ministère. Il invite aussi des spécialistes à des sessions d'étude et à des colloques à l'intention des cadres supérieurs sur divers sujets d'actualité, notamment la réforme de la réglementation, le libre-échange, l'évolution du travail, la compétitivité du Canada à l'étranger et l'évolution de l'opinion publique.

Une étude sur la transition vers la société post-industrielle et sur les préoccupations du Premier ministre a fait l'objet de la rencontre annuelle de planification stratégique et a été intégrée au document "1986 Strategic Directions".

Trois études prospectives ont été achevées, l'une sur le transport maritime en Ontario, et les deux autres sur la réforme de la réglementation aux États-Unis touchant le transport aérien et le transport interurbain par autobus. Le bureau a aussi entrepris une étude sur la déréglementation du camionnage et sur le transport interurbain par autobus dans la région Nord de l'Ontario.

Il a aussi intégré à sa politique de dotation en personnel diverses possibilités de perfectionnement professionnel.

Bureau des facteurs humains et sociaux

Le bureau est chargé de faire des recherches et de fournir une aide spécialisée sur les aspects humains et sociaux de l'élaboration et de l'évaluation des programmes, des politiques et des orientations du ministère. Il a été récemment créé au sein du Secrétariat en vue de mettre davantage l'accent sur les facteurs humains et sociaux dans le domaine des transports et des communications.

Le bureau a réalisé divers projets et offre des services de consultation. Il a assuré la coordination du processus d'approbation des sondages réalisés auprès du public, et révisé les directives du ministère sur ces sondages pour tenir compte des recommandations du Bureau du cabinet.

Il a élaboré et mis à l'essai du matériel de formation et des tests écrits à l'intention des nouveaux camionneurs privés. Il a aussi préparé un rapport sur l'esthétique dans la conception des moyens de transport et évalué divers types de matériaux pour les panneaux de signalisation sur les autoroutes, le programme de délivrance de permis provisoires, le système Telidon Aviation Briefing, ainsi qu'une étude conjointe sur les facteurs humains touchant les nouveaux services connexes de télévision. Il a effectué un sondage auprès des conducteurs ontariens qui ont besoin de matériel spécial en raison d'un handicap (p. ex., des commandes manuelles) et entrepris l'évaluation des applications du système Télidon d'information sur l'état des routes pour les travaux d'entretien.

Il a également fourni des services de consultation sur diverses questions, notamment les sondages d'opinion publique, les points d'inaptitude, la gestion de la circulation sur les autoroutes, les aires de repos et le service à la clientèle. Il a aussi participé au travail d'un grand nombre de comités, notamment sur la sécurité des motocyclistes et le perfectionnement des conducteurs.

Direction de l'information sur la sécurité

La direction répond aux besoins généraux du ministère en matière de communications, en assurant notamment la collaboration nécessaire avec la radio, la télévision et la presse écrite.

Au cours de l'exercice, elle a publié et distribué plus de 6 000 000 de brochures, affiches et dépliants d'information sur la sécurité, notamment un Manuel des conducteurs et un Manuel des motocyclistes.

Elle a réalisé du matériel d'information sur la sécurité pour diffusion dans les écoles publiques et séparées de l'Ontario, ainsi que des cours de conduite automobile à l'intention des écoles secondaires et des collèges communautaires.

Elle publie également divers bulletins: Ontario Traffic Safety Bulletin, MTC News, Ontario Motor Vehicles Accident Facts, ainsi qu'un bulletin de liaison dans le cadre du programme d'action positive (Working Together).

Ses agents d'information ont aussi participé à la réalisation de messages publicitaires à la radio et à la télévision, de documents audio-visuels et de messages publicitaires à l'intention des journaux et revues.

Au cours de l'exercice, le personnel des services audio-visuels a réalisé quatre films, en plus de document annuel du ministère "Ontario on the Move". Les

films portaient sur la conduite en hiver, l'historique de la voie surélevée de Burlington, l'élargissement de cette voie et l'inspection des camions.

Le personnel est aussi responsable de la bibliothèque de films et rubans vidéo sur la sécurité routière, qui sont distribués aux écoles, à la police et au public.

Le personnel a réalisé 24 500 photographies en noir et blanc, 21 000 diapositives couleur et reproductions et 350 portraits.

Il a conçu et réalisé le Response Theatre pour le Future Pod de Place Ontario, mettant en vedette le robot parlant CATOM, et conçu six véhicules spéciaux pour l'évaluation des conducteurs.

Il a réaménagé la remorque sur la sécurité routière, sur le thème "Go Safely into the 21st Century", qui présente un spectacle électronique sur la sécurité au volant et les dangers de l'alcool et fait appel à des jeux vidéo interactifs.

Les agents d'information ont préparé 94 communiqués et allocutions à l'intention du ministre et du sous-ministre, et du matériel divers à l'intention des cadres supérieurs. Il a rédigé et distribué 302 communiqués de presse d'intérêt général et sur les appels d'offres.

Le personnel fournit aussi des services de consultation en planification des communications aux autres bureaux et divisions du ministère.

Il s'occupe également de la coordination des fonctions officielles du ministère: conférences de presse et cérémonies d'inauguration des aéroports municipaux et des routes.

Au cours de l'exercice, il a répondu à plus de 145 000 demandes de renseignements téléphoniques, 120 000 demandes générales d'information et 1 400 demandes écrites.

Direction de l'amélioration de la gestion

La direction fournit des services de consultation au sous-ministre et aux cadres supérieurs pour l'élaboration et l'évaluation de méthodes de gestion et d'exploitation plus efficaces. À cette fin, elle a entrepris divers travaux portant notamment sur l'évaluation des méthodes utilisées ailleurs dans le secteur public et dans l'entreprise privée et a des échanges importants avec les dirigeants et les représentants des services d'exploitation.

Elle fournit aussi aux responsables des programmes et aux chefs de bureau une aide et des conseils pour l'évaluation de leurs besoins particuliers et l'élaboration de méthodes administratives appropriées.

En outre, elle participe souvent à des groupes de travail au sein du ministère, qui profitent de ses points de vue généraux et objectifs sur les questions étudiées.

Plusieurs de ses travaux portent sur l'utilisation accrue des nouvelles technologies au sein du ministère. C'est ainsi qu'elle a analysé les responsabilités générales de gestion pour les installations de traitement réparti des données et les applications des systèmes du ministère, étudié les effets des nouvelles technologies sur les fonctions et rapports de la Direction des services informatiques et la Direction de l'approvisionnement et des services, en plus de réviser l'entente d'imputation fiscale pour la fourniture de services informatiques afin de s'assurer qu'elle est équitable.

La direction a aussi cherché à accroître l'efficacité des systèmes de gestion du ministère. Elle a notamment élaboré et adopté des principes directeurs pour la mise en oeuvre de la planification de l'exploitation et révisé le rendement du système de comptabilité analytique d'exploitation pour en déterminer les applications et l'évolution. Elle a aussi étudié les systèmes comptables de la Direction des permis et de l'immatriculation en vue de les intégrer et d'assurer une meilleure répartition des responsabilités.

La direction a aussi mené à bien certains projets spéciaux, notamment l'analyse des produits et services fournis par la Direction de l'approvisionnement et des services, et ses recommandations touchant l'adoption de certaines stratégies ont été approuvées.

Ses recommandations ont également été approuvées touchant le rôle et les responsabilités des cadres du bureau principal et de l'exploitation touchant la commercialisation et les communications avec le public. Enfin, la direction a participé à des études et à l'élaboration de recommandations sur divers changements administratifs proposés au cours de l'exercice.

Bureau des services juridiques

Ce bureau offre des services juridiques au Ministre et au ministère des Transports et Communications. Les conseillers juridiques, qui font partie du personnel du ministère du Procureur général, sont détachés auprès du ministère des Transports et Communications et travaillent au bureau principal et dans chacune des régions, à l'exception de Thunder Bay.

En plus de conseiller le ministère sur les divers aspects de ses programmes, ils préparent les documents juridiques (contrats, demandes, acquisition et cession de biens, etc.) nécessaires à la mise en oeuvre de ces programmes.

Les avocats du bureau représentent le ministère auprès des divers tribunaux et commissions administratives tels que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et la Commission canadienne des transports.

Ils s'occupent également des poursuites pour infraction aux lois qui relèvent du ministère, par exemple le Code de la route, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi sur les véhicules utilitaires, ainsi qu'à la Loi sur le transport par véhicule à moteur (Canada).

Le personnel du bureau conseille le ministère sur les lois qui le touchent, en plus de préparer et recommander des amendements aux lois administrées par le ministère.

Au cours de l'exercice, le bureau a notamment préparé des amendements au projet de loi sur la réglementation du camionnage et analysé les effets des initiatives gouvernementales touchant l'accès à l'information et la protection de la vie privée.

Il a aussi préparé des amendements au Code de la route de façon à lutter plus efficacement contre l'ivresse au volant par des mécanismes provinciaux qui renforceront les nouvelles dispositions du code criminel canadien.

Communications

Cette division comprend la Direction des émissions et de la câblodiffusion, la Direction des télécommunications et le Bureau de la technologie et de l'exploitation, qui contribuent à la réalisation de ses objectifs:

1. s'assurer que le public ontarien a accès à un choix raisonnable de services de communication, à des prix raisonnables;
2. promouvoir l'efficacité des réseaux de communication;
3. contribuer à la croissance économique du secteur des communications.

La Division poursuit ces objectifs par le biais d'activités très diverses portant notamment sur l'élaboration des politiques, la réglementation, l'aide à l'industrie et les applications technologiques.

L'élaboration des politiques, en vue d'influer sur les décisions fédérales en matière de communications, constitue un bonne partie de son travail. Au cours de l'exercice, elle a présenté 24 mémoires au ministère fédéral des Communications et au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), en plus de participer à sept audiences du CRTC.

Direction des émissions et de la câblodiffusion

Le personnel a cherché activement à promouvoir les intérêts des citoyens et des entreprises de l'Ontario en matière d'émissions et de câblodiffusion par ses travaux de recherche, ses enquêtes et ses mémoires au CRTC et au gouvernement fédéral. Il a aussi favorisé l'essor économique de l'industrie de la radiodiffusion et de la câblodiffusion et des industries connexes. Cette direction regroupe le bureau de la radio et de la télévision et le bureau des émissions et de la câblodiffusion.

Bureau de la radio et de la télévision

Le bureau a cherché à promouvoir les intérêts de l'Ontario en matière de radiodiffusion en étudiant la réglementation et en présentant des recommandations au CRTC et au gouvernement fédéral touchant les politiques fédérales.

Au cours de l'exercice, il a préparé plusieurs documents importants, notamment des mémoires au CRTC ou au ministère fédéral des Communications sur les sujets suivants:

— Émissions destinées aux autochtones du Nord: Dans son mémoire et ses présentations au CRTC, le bureau a recommandé que les milieux autochtones aient accès à un plus grand choix de services de radiodiffusion et puissent produire et distribuer leurs propres émissions. La décision du CRTC a tenu compte d'un grand nombre de ses recommandations.
— Réglementation de la radio FM: Le bureau a poursuivi ses efforts en vue d'inciter le CRTC à réviser ses politiques et ses règlements sur la radio FM, de façon à assurer une plus grande souplesse aux radiodiffuseurs.
— Politique de la radiodiffusion: Dans un mémoire soumis au ministère fédéral des Communications et au groupe de travail du gouvernement fédéral sur la révision de la radiodiffusion, le bureau a présenté environ 25 recommandations sur l'avenir de la radiodiffusion canadienne, notamment sur le rôle du secteur public et du secteur privé et les possibilités offertes par les technologies existantes et les nouvelles technologies.

Le bureau a également effectué des sondages sur le comportement des auditeurs de la radio FM et des propriétaires d'antennes paraboliques en Ontario, en plus de réaliser une étude sur l'élaboration de nouveaux services de télévision. Il a également coordonné la parution du bulletin trimestriel Ontario Communications News, distribué aux personnes intéressées.

Bureau des émissions et de la câblodiffusion

Le bureau a cherché à promouvoir les intérêts de l'Ontario touchant les services de câblodiffusion et les autres techniques de diffusion. Il a analysé la réglementation et présenté au CRTC et au gouvernement fédéral des recommandations en vue d'influer sur la politique fédérale.

En plus de maintenir des rapports continus avec l'industrie de la câblodiffusion et les industries connexes, le bureau a présenté au CRTC des mémoires sur les sujets suivants:

— Services spéciaux de câblodiffusion: Le bureau a présenté un mémoire portant principalement sur l'accès à ces services par les abonnés, les fournisseurs de services et les câblodiffuseurs.
— Cancom: Lors d'une présentation générale devant le CRTC, le bureau a souligné son inquiétude devant l'évolution du rôle et du mandat de Cancom (dont le permis initial portait sur l'élargissement des services de télévision aux collectivités du Nord) et ses incidences sur ces collectivités éloignées et mal desservies. Il a notamment proposé que le CRTC tienne une audience spéciale sur cette question.
— Réglementation de la câblodiffusion: Tout en appuyant l'orientation générale des nouveaux règlements proposés par le CRTC, le bureau a recommandé plusieurs modifications, notamment dans les cas où le CRTC proposait de réduire les choix offerts aux abonnés.

Le bureau a également fait des observations sur les demandes présentées par les câblodiffuseurs pour offrir des services de télévision payante dans le cadre des services auxquels donne droit l'abonnement mensuel de base. Il a aussi poursuivi ses efforts en vue de trouver des débouchés outre-mer pour l'industrie canadienne de la câblodiffusion et élaboré des énoncés de politique sur la concurrence entre les systèmes de câblodiffusion et de diffusion par satellite.

Direction des télécommunications

La direction a cherché à promouvoir les intérêts des citoyens et des entreprises de l'Ontario en matière de télécommunications par le biais de travaux de recherche, d'études et de mémoires au CRTC et au gouvernement fédéral, en plus de favoriser la croissance économique de l'industrie des télécommunications.

Bureau des politiques de télécommunications

Le bureau s'occupe des questions de politique générale et des relations avec le gouvernement fédéral et les provinces sur ces questions. Il est aussi responsable des questions qui touchent les entreprises indépendantes ontariennes dans le secteur du téléphone. Voici quelques-uns des projets menés à bien en 1985-1986:

— présentation au gouvernement fédéral d'un mémoire sur la privatisation de Téléglobe Canada;
— préparation et diffusion de la première édition du guide ontarien des communications, qui présente un résumé complet des services, installations et règlements en matière de radiodiffusion et de télécommunications en Ontario et est offert au public dans les centres communautaires d'information et les bibliothèques publiques;
— aide aux rencontres et négociations entre les ministres et fonctionnaires du gouvernement fédéral et des provinces en vue d'une politique nationale des télécommunications;

— importante révision en cinq étapes de l'utilité des règlements généraux touchant les 30 entreprises indépendantes de service téléphonique, y compris les systèmes et les clients;
— étude sur l'aptitude des réseaux téléphoniques indépendants à contrôler l'occupation des lignes;
— étude sur l'utilisation du téléphone par les abonnés du service résidentiel et les petites entreprises, et sur leurs attitudes à l'égard de la tarification des services téléphoniques;
— étude sur la tarification du service local selon l'utilisation;
— participation active à une étude conjointe fédérale-provinciale sur l'effet de la concurrence internationale sur l'industrie canadienne des télécommunications et les utilisateurs.

Bureau du développement de l'industrie de la télévision

Le bureau a analysé l'évolution de cette industrie et fourni son aide aux entreprises ontariennes de télécommunications. Voici quelles ont été ses principales activités en 1985-1986:
— aide à 34 petites et moyennes entreprises, depuis l'élaboration d'un plan commercial jusqu'à l'accès aux subventions fédérales et provinciales;
— préparation d'un mémoire sur les effets possibles du libre échange sur les secteurs des services de télécommunications et de fabrication;
— commande d'un important rapport sur l'évolution de l'emploi dans l'industrie ontarienne des télécommunications;
— préparation d'un rapport sur l'amélioration des entreprises ontariennes de communications;
— préparation de rapports hebdomadaires et trimestriels internes à l'intention des cadres supérieurs de cinq ministères sur l'évolution de l'industrie ontarienne des télécommunications;
— préparation de deux rapports de recherche sur l'évolution des entreprises et du marché des télécommunications et sur le secteur informatique ontarien;
— étude et échanges avec l'industrie sur la faisabilité d'un téléport dans la région de Toronto.

Bureau des questions de réglementation

Le bureau a cherché à promouvoir les intérêts de l'Ontario en matière de télécommunications auprès du CRTC. Voici quelles ont été ses principales activités au cours de l'exercice:
— Il a présenté des observations au CRTC sur les questions touchant les télécommunications, notamment la nouvelle réglementation proposée pour Bell Canada. Le CRTC a retenu un certain nombre des recommandations de l'Ontario.
— Il a participé aux audiences publiques du CRTC sur les tarifs demandés par Bell Canada aux entreprises de câblodiffusion pour l'utilisation de ses poteaux de téléphone ainsi qu'à la révision du programme de construction de Télésat et Bell Canada.
— Il a préparé activement l'audience de juin 1986 du CRTC sur les besoins financiers de Bell Canada en 1986-1987, en ayant comme objectif de réduire le plus possible les hausses demandées tout en assurant l'intégrité financière de l'entreprise.
— Il a participé activement à trois groupes de travail dans le cadre de la révision fédérale-provinciale sur le prix et l'universalité du service téléphonique. Ce travail permettra d'orienter l'évolution des tarifs des services téléphoniques au Canada.
— Il a préparé deux importants rapports sur l'évolution des services téléphoniques aux États-Unis et les programmes américains de réduction des prix.

Technologie et exploitation

Ce bureau est chargé d'améliorer l'efficacité des services de communications en favorisant l'application des nouvelles technologies dans les secteurs des télécommunications, des transports et autres, tant publics que privés, en assurant à cette fin divers projets d'évaluation technique et des projets-pilotes.

Il a pu atteindre ses objectifs en matière d'aide technique et à l'exploitation fournie au gouvernement de l'Ontario, au public, aux fournisseurs et aux fabricants de systèmes de télécommunications. Voici quelles ont été ses principales réalisations au cours de l'exercice:
— Il a collaboré à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'un programme conjoint avec le ministère fédéral des Communications en vue de doter les ministères ontariens d'un réseau de télécommunications par satellite. Ce programme visait à étudier les applications permettant de favoriser un meilleur accès aux services de télécommunications et d'accroître l'efficacité des ressources existantes.
— Il a participé à une étude conjointe du ministère et du ministère fédéral des Transports sur le système TABS (Telidon Aviation Briefing System) sur l'utilisation de terminaux permettant de réduire l'utilisation des lignes téléphoniques de renseignements sur la météo par les pilotes amateurs et d'accroître la sécurité aérienne par une meilleure diffusion de l'information.
— Il a mis sur pied un nouveau service de renseignements sur l'état des routes dans quatre districts du ministère, permettant à la division du génie routier et de l'entretien d'améliorer l'entretien des routes en hiver et d'utiliser de façon plus efficace le personnel et le matériel.
— Il a exploité un réseau de centrales énergétiques au diesel permettant aux régions du nord de l'Ontario d'avoir accès aux services de télécommunications.
— Il a poursuivi ses efforts en vue de promouvoir des normes nationales en matière de télécommunications permettant d'assurer des avantages économiques en favorisant la compatibilité des réseaux de communication. Au cours de l'exercice, il a collaboré activement à la révision des normes T-500, T-512 et T-520 de l'Association canadienne de normalisation, présenté des recommandations politiques au comité national de direction et siégé au conseil d'administration.
— Il a réalisé un présentoir et un questionnaire sur les taux d'alcoolémie en vue de renseigner davantage le public sur les risques que présente l'ivresse au volant.

Le bureau a aussi collaboré, avec le gouvernement de l'Ontario, l'Hydro Ontario et la Communauté urbaine de Toronto, à la mise au point d'un réseau privé de télécommunications faisant appel à la technologie des fibres optiques, en plus d'étudier les techniques de construction permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des immeubles gouvernementaux, et d'étudier le matériel de détection et les émetteurs-récepteurs portatifs permettant de mieux recueillir sur le terrain les données sur l'état des routes.

Il a aussi publié une importante étude sur l'évaluation du système TABS.

Transports municipaux/ provinciaux

Division des transports municipaux

La Division administre les programmes de paiements de transfert du ministère aux municipalités et aide les municipalités à élaborer et exploiter leurs réseaux de transport et à construire, rénover et entretenir leurs réseaux routiers.

Elle aide également les municipalités dans l'analyse de leurs besoins en matière de routes et de transport, en plus de procéder à des vérifications pour s'assurer du respect des lois et politiques.

Les bureaux régionaux et de district du ministère collaborent avec la division dans son travail de gestion et de contrôle des programmes de subvention aux routes municipales.

Routes municipales

Au cours de l'exercice, des subventions au titre des routes ont été accordées à 839 municipalités et à 45 réserves indiennes dans le cadre de la Loi sur l'aménagement des routes et des transports en commun.

Parmi les principaux projets subventionnés, mentionnons les travaux de rénovation de routes et d'ouvrages d'art tels que le pont de la rue Ontario à Port Hope et le boulevard Taylor Kidd dans les comtés de Frontenac, Lennox et Addington. Un certain nombre d'ouvrages d'intersection à niveaux différents ont aussi été subventionnés, notamment sur l'avenue Steeles à Etobicoke, la route Major MacKenzie dans la région de York, la route Brimley à Scarborough et la route Hyde Park à London et dans le comté de Middlesex. En outre, 46 municipalités ont reçu des subventions pour l'installation de feux de circulation.

Au titre d'une entente, des subventions ont été versées pour combler les déficits d'exploitation de sept services municipaux de traversiers.

Programme de routes de raccordement

La construction de routes de raccordement a porté sur 888 km de routes municipales. Le ministère a versé 14 969 300 $ au titre de 88 ententes sur la construction de ces routes, et consacré 2 722 300 $ aux travaux d'entretien des routes dans les villes, villages et cantons.

Programme de routes d'aménagement

Le programme de construction de routes d'aménagement permet aux municipalités de réaliser des travaux sans trop alourdir leur fardeau financier. Le ministère finance ces projets dans le cadre d'ententes individuelles pouvant couvrir la totalité des coûts.

Les routes continuent de relever des municipalités, et les travaux sont effectués sur la base de journées de travail ou par contrat. Dans le cadre de ce programme, 17 projets ont été réalisés, au coût total de 3 872 100 $.

Régions non constituées

Le ministère a versé 5 026 100 $ pour des travaux d'entretien et 1 765 900 $ pour la rénovation de routes et d'ouvrages d'art portant sur 60 projets dans les régions non constituées. Des subventions à la construction de routes dans ces régions ont été versées à 18 conseils de corvées légales, 231 conseils des routes locales, 25 réserves indiennes et 122 groupes divers.

Résumé

Région	Kilomètres de routes	Dépenses autorisées	Subventions
Communauté urbaine de Toronto	728,4	57 697 700 $	25 837 600 $
Palier supérieur	20 567,5	266 011 900	158 033 800
Palier inférieur	111 510,1	709 907 300	327 628 300
TOTAL	132 806,0	1 033 616 900 $	511 499 700 $

Cette division administre les subventions et assure l'orientation et l'aide technique nécessaire pour l'administration des programmes touchant les routes municipales et le transport municipal. La direction des politiques municipales offre aussi aux autorités municipales une orientation en matière de subventions et des services techniques, en plus de collaborer aux études et aux analyses sur les besoins touchant les routes et le transport, et d'assurer des services de planification au Réseau GO.

La Division effectue les vérifications comptables nécessaires pour s'assurer que les subventions sont affectées à des dépenses reconnues par les lois et politiques.

Dans son travail de gestion des programmes de subventions municipales, le personnel a pu compter sur l'aide des bureaux régionaux et des districts du ministère.

Bureau de vérification des paiements

Le bureau assure les contrôles financiers et de gestion touchant les paiements de transfert aux municipalités.

Il est chargé, pour le compte du ministère des Transports et Communications et du ministère du Développement du Nord et des Mines (auparavant le ministère des Affaires du Nord), de la vérification des paiements de transfert aux municipalités de l'Ontario pour s'assurer qu'ils respectent les politiques, les ententes et les conditions du ministère et du gouvernement.

Son travail porte sur les routes ordinaires subventionnées, le transport muni-

cipal, les aéroports municipaux, et les programmes spéciaux touchant les autoroutes, les routes de raccordement, les routes d'aménagement et les ententes spéciales. Le bureau s'occupe aussi de la vérification des paiements aux territoires non constitués, aux conseils des corvées légales et aux conseils des routes locales.

Le bureau a notamment effectué des vérifications sur les dépenses de la Société de développement du transport urbain et de ses sociétés affiliées et divers conseillers pour la mise au point d'une technologie pour le métro léger et d'autres programmes connexes de transport.

Bureau des transports urbains

Le bureau est chargé de l'élaboration et de l'évaluation de la politique du ministère touchant les programmes de transport urbain, l'administration des programmes d'aide financière au transport municipal, l'élaboration et la gestion des projets-pilotes et d'amélioration de l'exploitation, en plus de fournir son aide à la planification des réseaux de transport municipal.

Au cours de l'exercice, 73 municipalités ayant un service de transport municipal ont reçu des subventions d'exploitation de 141 700 000 $ et des subventions d'immobilisations de 207 700 000 $.

Les subventions d'exploitation couvrent la moitié du coût net théorique calculé à partir d'un rapport revenu/coût établi pour chaque municipalité. Une subvention additionnelle limitée est accordée aux municipalités qui ne peuvent respecter ce rapport, ainsi qu'aux municipalités qui connaissent une croissance démographique supérieure à la normale.

Les municipalités qui se dotent de nouvelles installations de transport rapide peuvent recevoir une subvention spéciale pour les premières années d'exploitation. Diverses ententes individuelles ont été élaborées, touchant notamment l'utilisation des terrains et les politiques de transport et précisant les conditions des subventions d'exploitation.

Les subventions d'immobilisations couvrent 75 pour cent des dépenses d'acquisitions des terrains et de construction du réseau de transport rapide.

La Commission de transport de Toronto (CTT) devrait recevoir, au cours de l'exercice 1986-1987, 126 nouveaux wagons de métro pour remplacer les wagons Gloucester, vieux de 30 ans, et 52 autobus articulés pour remplacer son parc d'autobus classiques. La CTT a fait l'acquisition de 122 autobus, qui serviront à remplacer 75 véhicules et permettront l'expansion de son parc. Ailleurs dans la province, les municipalités ont fait l'acquisition de 129 autobus.

Dans la municipalité d'Ottawa-Carleton, la construction d'une voie rapide de 31 km est à motié achevée.

Des études sur l'exploitation de services de transport classiques ont été effectuées dans un certain nombre de municipalités, notamment Aurora, Cambridge, la municipalité régionale de Durham, Newmarket et Richmond Hill. Des études de gestion ont également été achevées à Brampton et Burlington, et des études ont été entreprises dans la municipalité régionale de Halton et la municipalité de Hamilton-Wentworth sur le transport des personnes handicapées.

Des études ont aussi été entreprises à Brantford, Kitchener, Owen Sound et North Bay sur les installations de transport intégré et de transport interurbain.

Des services de transport intégré ont été mis sur pied à Kingston et dans le canton de Kingston. Un seul type de transport offert au même prix dans les deux municipalités permet de se déplacer sur les principaux circuits et donne droit à des services d'information.

L'Association du transport urbain de l'Ontario (ATUO) a mis sur pied le Centre d'amélioration du transport, subventionné par le ministère pendant les deux premières années. Le rôle de ce centre est d'améliorer l'efficacité du transport, de déterminer les besoins spéciaux en matière de planification et de coordonner l'information sur le transport. En vue d'améliorer la productivité, le ministère a aussi mis sur pied un programme d'aide financière couvrant les deux tiers des coûts de formation du personnel qui suit les cours agréés. Plusieurs réseaux de transport ont profité de ce programme, notamment ceux de London, Mississauga, Ottawa et Sarnia.

La mise sur pied d'un projet pilote à Sarnia a permis d'illustrer l'importance des études de marché et de commercialisation sur le transport public. En collaboration avec l'ATUO, le bureau a aussi entrepris un important programme visant l'amélioration des services locaux de transport.

Le bureau a poursuivi son programme d'élaboration de systèmes d'information et de communication sur le transport, qui vise à créer un ensemble de logiciels d'appui à la gestion et au contrôle des aspects importants du transport. Des logiciels ont déjà été installés à Hamilton et Mississauga.

À la suite d'une étude sur les besoins en logiciels des réseaux de transport de taille moyenne et réduite, le bureau a mis sur pied un projet-pilote dans quatre municipalités pour évaluer les logiciels servant à la répartition des véhicules, à l'inventaire des pièces et à l'entretien préventif.

Le nombre de municipalités qui offrent des services de transport aux personnes handicapées est passé à 53 en 1985. Des progrès importants ont aussi été réalisés en matière de service et de productivité.

À Toronto, le système informatique d'enregistrement des passagers, de réservation et de répartition a été partiellement mis en service et a permis d'améliorer considérablement le système de réservation. La Commission de transport de Toronto a aussi commandé 30 autobus Orion conçus spécialement pour le transport des personnes handicapées.

Direction de la planification et des politiques relatives aux transports municipaux

Cette direction a été remaniée et relève de la Division des transports municipaux. Elle regroupe trois bureaux, qui assurent les recherches sur les besoins, l'élaboration des politiques et la planification des projets se rapportant aux programmes municipaux du ministère. On trouvera ci-après les principales activités et réalisations de ces bureaux.

Bureau des politiques relatives aux transports municipaux

Le bureau s'occupe maintenant non seulement des politiques sur le transport urbain, mais aussi des politiques relatives aux transports municipaux. Il assure l'appui nécessaire aux programmes relatifs aux transports municipaux en s'inspirant des orientations stratégiques du ministère. Voici ses principales réalisations:

- réalisation de documents de travail sur le transport des personnes âgées, la planification stratégique et le profil des usagers du transport urbain;
- élaboration d'une étude technique et stratégique sur le transport rapide dans la Communauté urbaine de Toronto;
- préparation d'un document stratégique sur les études de planification du transport municipal et application des conclusions aux études actuelles sur le transport municipal;
- commande d'une enquête sur les municipalités et les réseaux de transport touchant les possibilités de privatisation en Ontario;
- élaboration d'une analyse technique sur l'intégration des tarifs et des services du Réseau GO et de la CTT;
- administration du programme d'aide aux transports urbains, qui assure un soutien technique et financier aux études effectuées par les municipalités.

Bureau des recherches sur les besoins en transport

Le bureau est chargé de prévoir les besoins en transport touchant les divers

programmes du ministère. En collaboration avec les autres bureaux du ministère, il analyse l'évolution du contexte socio-économique et du comportement du public voyageur.

Voici quelles ont été ses principales réalisations au cours de l'exercice 1985-1986:

— présentation d'une étude sur divers modèles de développement pour la Communauté urbaine de Toronto;
— présentation de prévisions à court terme et à moyen terme pour le Réseau GO;
— réalisation d'une étude pilote sur le comportement du public voyageur dans la Communauté urbaine de Toronto et élaboration d'une enquête complète sur le public voyageur dans les municipalités de la région.

Le bureau a aussi poursuivi son travail dans les domaines suivants:

— soutien aux programmes du ministère touchant le transport routier municipal et provincial et sa réglementation, en vue de recueillir les données nécessaires à la planification et à la réalisation des programmes;
— travaux de recherche sur l'amélioration des transports, les techniques de prévision des besoins, le traitement des données et les études connexes de rentabilité faisant appel à la micro-informatique;
— soutien technique aux municipalités par l'organisation de colloques, d'ateliers et de rencontres techniques et par la participation à des projets mis sur pied par les municipalités.

Bureau de coordination pour la région de Toronto

Constitué en 1985, ce bureau assure la coordination d'un grand nombre d'études et projets pour la région de Toronto.

Voici quelles ont été ses principales réalisations au cours de l'exercice:

— défense des intérêts du ministère en matière de transport dans la planification de la mise en valeur des terres à usage ferroviaire et du Dome Stadium;
— gestion de projets et planification du programme d'expansion du Réseau GO vers Oshawa et Hamilton;
— aide à la planification pour divers programmes internes du ministère, notamment l'accès à l'aéroport des îles de Toronto, la construction de la station Kipling de la ligne de métro Bloor-Danforth, et protection du couloir de la région est de la Communauté urbaine de Toronto.

Cooordination interrégionale des transports urbains

Le personnel comprend 13 opérateurs qui assurent la coordination interrégionale des transports dans la région de Toronto.

Les besoins interrégionaux en matière de transport nécessitent des services toujours plus efficaces, en raison de la croissance vigoureuse de la région de Toronto, qui attire de plus en plus d'entreprises. Les questions étudiées portent notamment sur les subventions au transport interrégional, l'intégration du service et des tarifs, et les tarifs et transports spéciaux pour les personnes handicapées.

Direction de l'énergie et de la technologie des transports

La Direction cherche activement à promouvoir la recherche, la mise au point et les applications touchant l'énergie et la technologie des transports.

Pour mieux tenir compte de l'évolution rapide des diverses technologies et des besoins accrus de spécialisation, elle a procédé au cours de l'exercice à un remaniement pour se doter de quatre bureaux et d'une section. Elle a concentré ses efforts dans certains domaines pour améliorer l'efficacité des réseaux de transport de l'Ontario, soutenir l'industrie du transport et favoriser la croissance économique.

La Direction a collaboré à divers projets avec l'industrie, le gouvernement fédéral et les provinces. Elle a notamment apporté sa contribution par sa connaissance des technologies de pointe et de l'industrie canadienne du transport, et fourni une évaluation réaliste de leurs possibilités et de leurs effets possibles.

Bureau des systèmes et de la technologie automobile

Ce bureau a mis sur pied un programme de recherche et de démonstrations sur les véhicules commerciaux, les véhicules électriques et les sources d'énergie automobile. Il a également collaboré avec la Direction de la recherche et du développement à la réalisation d'un programme de vérification des structures des ponts. Le bureau regroupe quatre sections, qui l'aident à s'acquitter de ses tâches.

Véhicules commerciaux

La section des véhicules commerciaux a réalisé deux séries de tests, dans le cadre de l'étude sur les dimensions et le poids des véhicules commanditée par la Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) et la Roads and Transportation Association of Canada (RTAC). Ces tests permettront de disposer des données techniques nécessaires pour uniformiser dans tout le Canada les règlements sur le poids et la dimension des camions.

La première série de tests a porté sur neuf ensembles de camions-remorques comportant une, deux ou trois remorques attelées à des tracteurs de type A, B ou C, chargées et à vide, représentatifs du matériel courant utilisé dans plusieurs provinces. Les tests ont porté sur la manoeuvrabilité, la stabilité du système de freinage et les caractéristiques dynamiques générales.

La deuxième série de tests, qui a permis de poursuivre des travaux précédents sur la stabilité des tracteurs de type C, a porté sur les systèmes d'attelage et la longueur des crochets de traction.

Effectuée aux installations du ministère à Centralia et à celles du ministère fédéral des Transports à Blainville (Québec), cette étude est la plus importante jamais faite au Canada. Elle comportait des simulations par ordinateur réalisées à partir du comportement au volant des conducteurs.

Les résultats de ces tests feront l'objet l'an prochain de rapports et de films vidéo.

Énergie automobile

Par le biais d'un programme de recherche, de mise au point et de démonstrations réalisé en collaboration avec les universités et le secteur privé, la section a poursuivi ses efforts visant le remplacement de l'essence et du carburant diesel par le propane, le gaz naturel et le méthanol, dans le cadre du programme d'économie d'énergie dans les transports, axé sur les moteurs, le matériel de conversion, les systèmes d'alimentation, les carburants et les huiles.

Son travail de recherche s'est poursuivi dans divers domaines. La section a poursuivi ses recherches au Collège militaire royal, sur les milieux d'adsorption du gaz naturel à partir de charbon susceptibles de permettre la mise au point d'un système de stockage du gaz naturel à basse pression pour les véhicules. Le ministère et le Collége militaire royal ont poursuivi leurs essais sur dynamomètre de châssis et en chambre froide pour évaluer le démarrage à froid et l'échappement des moteurs alimentés par des mélanges méthanol-essence ou des carburants au méthanol.

La section a continué de collaborer au projet conjoint de Shell Canada et de Ford sur la mise au point d'un carburant à base de méthanol et de divers types d'huile moteur. Elle a aussi entrepris une étude sur l'utilisation possible d'un car-

burant à base de propane et du butane, pour tenir compte des besoins réduits de butane dans l'essence que pourrait entraîner l'utilisation d'un carburant à base de méthanol.

Les recherches techniques ont continué de porter sur la mise au point de moteurs et de matériel faisant appel à de nouveaux carburants. La Fondation de recherches de l'Ontario a terminé la première étape d'une étude sur la mise au point d'un moteur à haute puissance alimenté au propane. La deuxième étage du projet porte sur la mise au point d'un véhicule expérimental, en collaboration avec le secteur privé.

En collaboration avec Union Gas, la section a aussi fait des tests sur la durabilité d'un moteur à moyenne puissance alimenté au gaz naturel. Elle a aussi commencé un programme d'essais comparatifs à la Fondation de recherches de l'Ontario pour évaluer l'efficacité relative et l'importance des émissions des moteurs diesel à grande puissance pour autobus convertis au gaz naturel, au propane et au méthanol.

À l'Université de Toronto, elle a évalué les systèmes de conversion au gaz naturel offerts sur le marché pour les moteurs à essence de faible et de moyenne puissance. Des études ont aussi porté sur les compresseurs qui pourraient permettre de faire l'appoint à domicile des véhicules mûs au gaz naturel.

Des évaluations à long terme ont été effectuées sur les nouveaux moteurs et carburants dans le module de démonstration. Des autobus alimentés au propane ont été utilisés à OC Transpo, et les travaux préliminaires à l'utilisation d'autobus expérimentaux au gaz naturel à la Hamilton Street Railway Co. ont été achevés.

En collaboration avec Suncor et Alberta Gas Chemical, la section a terminé la première étape de la mise au point d'un carburant à base de méthanol et d'essence, comportant 7 pour 100 de méthanol et 3 pour 100 de co-solvant. Elle a entreprise la deuxième étape, qui vise à mettre au point un carburant à base d'alcool plus économique, et élaboré en collaboration avec un grand fabricant de méthanol, Celanese Ltd., de nouveaux carburants à base de méthanol.

Véhicules électriques

La section des véhicules électriques est chargée d'étudier les progrès technologiques axés principalement sur le matériel de propulsion des véhicules routiers et ferroviaires électriques. Les données recueillies lui permettent de renseigner les divers organismes sur l'utilisation de matériel de transport plus rentable.

Le Centre de technologie des pièces automobiles de l'Ontario a mis à l'essai deux types de fourgonnettes à accumulateur électrique: un prototype Chrysler pouvant utiliser un modèle d'accumulateur fabriqué en Ontario, et une fourgonnette GM offerte en Grande-Bretagne, qui sera utilisée par des entreprises de messagerie en vue d'en déterminer les coûts d'utilisation.

La section a chargé Transportation Technology Limited de mettre au point un véhicule de transport de faible capacité pouvant servir dans les aéroports et les secteurs commerciaux.

Les constructeurs d'autobus du monde entier, notamment Volvo, MAN et Daimler Benz, cherchent à mettre au point des autobus pouvant être alimentés à l'électricité ou au diesel. Ces véhicules utilisent l'électricité le plus possible, en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et la pollution. Une étude a été entreprise pour évaluer les applications de cette technologie et sa rentabilité.

La section a également collaboré à la mise au point de normes pour les véhicules électriques avec l'Association canadienne de normalisation (ACNOR) et la Commission internationale électrotechnique (CIE). Ces normes contribuent à la promotion des échanges internationaux. Elle a aussi fourni des services de consultation aux bureaux internes du ministère, au Réseau GO et à la Société de développement du transport urbain.

Laboratoires expérimentaux

La section des laboratoires expérimentaux dispose d'installations d'essai uniques en Ontario, notamment de laboratoires de recherche et d'essais importants, d'un laboratoire mobile et d'une installation d'évaluation des véhicules commerciaux. Ces installations comportent également un dynamomètre de châssis à commande numérique permettant d'évaluer les gaz d'échappement des véhicules légers, les économies de carburant et les nouveaux carburants.

La section a effectué pour le compte de la section des recherches sur les structures des travaux sur la structure des ponts et a codifié les données recueillies aux fins d'analyse. En collaboration avec la Direction de la recherche et du développement, le Bureau des matériaux et le secteur privé, elle a terminé la mise au point d'un appareil numérique de mesure des points de charge qui permet de déterminer la charge de rupture des agrégats rocheux.

Bureau des systèmes et de la technologie de contrôle des transports urbains

L'équipe multidisciplinaire du bureau a réalisé des recherches de pointe en matière de technologie de contrôle des transports urbains. Elle a fourni un soutien technique à l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et à l'Association ontarienne du transport urbain (AOTU)). Elle a collaboré à divers projets, notamment à l'expansion du réseau GO, au système d'information, de communication et de contrôle sur le transport et au système de communication et d'information de la Commission des transports de Toronto (CTT).

Le bureau a aussi assuré un travail important d'aide technique et de coordination pour divers projets conjoints du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie et du ministère fédéral de l'Expansion industrielle régionale.

Recherche et développement en technologies de pointe

Le bureau a réalisé des travaux de recherche et de développement sur les applications et la promotion des technologies de pointe en matière de transport en Ontario.

Dans le secteur de la robotique, il a incité les fabricants ontariens à mettre au point un robot mobile pour le nettoyage des quais de métro, qui nécessite une main-d'oeuvre importante et représente un travail fastidieux. Il a aussi expérimenté avec succès l'utilisation de robots pour le nettoyage du dessous des wagons de métro pour la CTT. L'analyse des coûts et des avantages permettra de déterminer les possibilités d'utilisation commerciale de ces robots.

Le bureau a aussi évalué l'importance stratégique des systèmes experts pour le ministère et leurs applications au transport en Ontario, et diffusé sur ce sujet un grand nombre de données.

En collaboration avec l'ACTU et le Centre fédéral de développement du transport, le bureau a entrepris l'étude des applications des systèmes diagnostiques pour les véhicules de transport. Avec la RTAC, il a aussi entrepris une évaluation des systèmes informatiques de perception des tickets, qui pourraient permettre aux entreprises ontariennes d'occuper un nouveau marché.

Promotion des possibilités industrielles

Ce bureau a mis sur pied et organisé, en collaboration avec d'autres bureaux du ministère des Transports et Communications, le ministère fédéral de l'Expansion industrielle régionale, le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie et l'Electronic and Electrical Manufacturers Association of Canada, un colloque à l'intention des sociétés ferroviaires, des entreprises canadiennes, du secteur public et des sociétés de capitaux de risque, qui fut couronné de succès.

En collaboration avec l'industrie ontarienne du camionnage et un important fournisseur ontarien de systèmes électroniques, il a étudié les possibilités d'accroître l'efficacité et la productivité des entreprises de camionnage et d'expédition par le recours à de grands réseaux de contrôle de la circulation. Il a aussi collaboré à la collecte et à la diffusion de données inter-entreprises pour le marché ATCS, qui représente des milliards de dollars.

Bureau des systèmes et de la technologie ferroviaires

Le personnel a administré et révisé les programmes suivants, subventionnés par le ministère:

— le programme de transport rapide de

Scarborough, qui a permis de prolonger le transport ferroviaire jusqu'au centre de Scarborough grâce à la technologie de pointe du métro léger mis au point par la Société de développement du transport urbain;

— le programme de mise au point de wagons à châssis flottant, qui a permis de mettre au point un nouveau modèle de wagon manoeuvrable pour la CTT en vue de réduire le bruit et l'usure des roues et des rails;
— le programme de mise au point de wagons a châssis renforcés, qui a permis de mettre au point une méthode de renforcement des châssis pour les wagons de fret en vue d'améliorer leur stabilité à grande vitesse et de réduire l'usure des roues et des rails;
— le programme de mise au point de véhicules ferroviaires légers articulés, qui a permis de démontrer l'utilité de ces véhicules pour le réseau de tramways de la CTT.

Le personnel a aussi procédé à la révision trimestrielle du système de transport à capacité intermédiaire et de sa mise en oeuvre à Scarborough, Vancouver et Détroit. Il a aussi suivi l'évolution d'autres technologies ferroviaires (autobus sur rail, systèmes de transport de personnes, aiguillages tout temps, rail encastré, etc.) et les applications de systèmes visuels à l'inspection informatisée des roues et des rails.

Recherche et développement

Le personnel a effectué d'importants travaux de recherche sur l'étude dynamique des véhicules ferroviaires: élaboration de modèles informatiques généraux pour la prévision du comportement des véhicules ferroviaires, analyse du rendement de deux modèles de wagons manoeuvrables, mis au point par la Société de développement du transport urbain, pour évaluer leurs applications au transport urbain, et aide technique à l'industrie, notamment à Dofasco. La plupart de ces travaux ont été réalisés à l'aide d'ordinateurs personnels peu coûteux, ce qui a permis de économies considérables.

Le personnel a aussi effectué des tests sur les véhicules et mis au point de nouvelles méthodes et techniques. Il a fourni un soutien technique en matière de collecte et d'analyse de données expérimentales à plusieurs organismes de transport tels que la CTT, OC Transpo et le Réseau GO. Des travaux préliminaires ont été entrepris pour la mise au point d'un système portatif de collecte et d'analyse de données faisant appel aux techniques de la micro-informatique. Le bureau a aussi mis au point une technique d'essai et le logiciel nécessiare, et les a utilisés avec succès pour déterminer le comportement structurel dynamique des véhicules de transport.

Bureau des énergies de transport

Le bureau a collaboré au programme TEMP, mis sur pied par le ministère des Transports et Communications et le ministère de l'Énergie en vue de réduire la dépendance de l'Ontario à l'égard du pétrole dans les transports par la mise au point de carburants de remplacement et la diffusion de mesures d'économie d'énergie. Le ministère de l'Énergie a fourni les subventions d'exploitation directes et l'orientation politique du programme, dont l'administration relevait du ministère des Transports et Communications.

Le bureau des systèmes et de la technologie automobile a commencé la mise au point technique de nouveaux carburants, et le ministère des Transports, par le biais de cinq sous-programmes, a collaboré avec l'industrie, les municipalités et le public en vue de promouvoir l'utilisation des carburants de remplacement existants et l'adoption de mesures et de technologies d'économie d'énergie.

DriveSave

Le programme DriveSave sur les économies d'énergie vise trois groupes cibles: l'ensemble des conducteurs, les nouveaux conducteurs et les conducteurs de voitures et de camions légers des entreprises commerciales et des établissements publics.

Deux séries de 22 colloques ont été organisées dans toutes les régions de l'Ontario à l'intention des propriétaires de parcs automobiles (161 participants) et des moniteurs de conduite automobile (190 participants).

En outre, plus d'un demi-million de dépliants, affiches et règles à calcul pour les économies d'essence ont été distribués. Un important présentoir a été installé dans divers centres commerciaux de l'Ontario et a été utilisé au salon de l'automobile de la Communauté urbaine de Toronto et à la Canadian National Exhibition.

Trois numéros du bulletin Fuelsaver, sur les programmes et méthodes d'économie d'énergie, ont été distribués à près de 12 000 personnes.

Trucksave

En vue de promouvoir les économies d'énergie dans l'industrie du camionnage, le personnel a poursuivi ses efforts de sensibilisation auprès des camionneurs privés et des propriétaires de parcs de camions remorques, et les a même élargis au cours de l'exercice aux propriétaires de parcs de camions.

Plusieurs brochures ont été publiées sur les économies d'énergie à l'intention de l'industrie du camionnage.

Pour sensibiliser toujours davantage le public au programme Trucksave, des affiches ont été installées sur une remorque de 48 pieds fournie par la société GTL, importante entreprise ontarienne de location. Cette remorque sillonnera toutes les régions de l'Ontario et sera conduite par le camionneur indépendant lauréat de la compétition Economy Challenge.

Cette compétition, qui vise à favoriser les économies d'énergie au volant, en est à sa quatrième année. Les conducteurs qui ont participé à la compétition ont été invités à un banquet spécial de remise des prix, dont les coûts ont été généreusement assumés par l'industrie du camionnage.

Un rapport sera publié au début de l'exercice 1986-1987 sur les avantages des systèmes informatiques de répartition et d'acheminement. Une liste des camionneurs indépendants, obtenue auprès de la Direction des permis et de l'immatriculation, servira à diffuser de l'information sur le programme Trucksave.

Municipal

Le personnel a collaboré étroitement avec les municipalités en vue de déterminer les possibilités d'économie d'énergie et de resserrer ses liens avec le comité consultatif municipal sur les économies d'énergie dans le transport. Pour la quatrième année consécutive, le bulletin trimestriel de ce comité a été distribué à près de 50 000 exemplaires.

Le personnel a terminé la mise au point et commencé la commercialisation de son système d'information sur la gestion des parcs de véhicules municipaux, qui comprend un ensemble autonome de programmes pour micro-ordinateurs.

Une étude a été effectuée sur les possibilités d'économie d'énergie dans les petits municipalités et les régions rurales, et un rapport a été publié ("Économies d'énergie grâce à la bonne gestion municipale") sur les possibilités d'économie d'énergie qui s'offrent aux petites municipalités.

Le personnel a élaboré un présentoir sur les activités et les réalisations du programme municipal et publié une brochure décrivant les diverses publications de ce programme.

La section Share-A-Ride du programme municipal a favorisé le covoiturage en vue de promouvoir les économies d'énergie et de réduire la circulation sur les routes.

Elle a élaboré et mis en oeuvre un ensemble de programmes pour micro-ordinateur permettant de déterminer les possibilités de covoiturage. Les activités de promotion et les services de covoiturage ont permis d'accroître le nombre de programmes de covoiturage privés ou parrainés par les entreprises. Plus de 1 400 véhicules (19 pour cent de plus qu'il y a un an) utilisent aujourd'hui les 41 terrains de stationnement du ministère des Transports et Communications réservés à cette fin.

Programmes gouvernementaux

Les principales activités du personnel ont porté sur l'important programme de conversion des véhicules gouvernementaux à l'utilisation mixte de gaz naturel et d'essence et sur l'installation du premier centre gouvernemental d'approvisionnement en gaz naturel aux installations de

Downsview du ministère des Transports et Communications, et sur l'évaluation de ces programmes.

L'évaluation du programme Fleetsave a permis de déterminer plusieurs points à améliorer, et un programme de soutien pratique (colloques, renseignements sur les économies d'énergie au volant et méthodes d'utilisation des parcs de voitures) a été élaboré en vue de favoriser la mise en oeuvre de méthodes d'économie d'énergie par les responsables des parcs gouvernementaux de voitures. Un programme est en voie d'implantation en vue d'assurer le suivi des progrès à réaliser.

En outre, le personnel a proposé le recours à la gestion informatisée des parcs de voitures pour une plus grande efficacité en matière d'économie d'énergie, et a terminé une étude sur les systèmes actuels.

Commercialisation des carburants de remplacement

Comme l'industrie du propane a de moins en moins besoin d'une aide gouvernementale pour la commercialisation, le personnel a surtout axé ses efforts sur l'industrie des carburants automobile à base de gaz naturel, qui connaît une expansion rapide. Il a participé à des expositions commerciales, élaboré des documents techniques et de promotion et mis sur pied des projets d'évaluation. Il a aussi réalisé et distribué une série de brochures décrivant les principaux carburants de remplacement.

Section de l'administration et des publications techniques

Cette section fournit à la Direction une gamme variée de services: des services financiers et de gestion du personnel, qui facilitent les activités courantes, et un système informatique complet de gestion financière, qui favorise le contrôle des ressources financières de la Direction.

Le personnel chargé des publications techniques assure des services d'édition, de composition, de conception, d'infographie et d'impression pour favoriser les activités de la Direction touchant le transfert de technologies et la commercialisation. Des rapports de recherche technique ont été publiés et distribués aux bibliothèques, aux pouvoirs publics, aux entreprises privées et aux particuliers.

La section a aussi réalisé plus d'une centaine d'articles de promotion (dépliants, affiches, bulletins et présentoirs) pour favoriser les activités de commercialisation du programme TEMP. Parmi les activités importantes de la section, mentionnons la préparation finale des documents (textes et graphiques) pour les sous-programmes Economy Challenge et carburants de remplacement du programme Trucksave.

Grâce à l'infographie, la section a pu réaliser des présentations audio-visuelles d'excellente qualité. Elle a également accru considérablement sa productivité en préparant directement ses rapports sur ordinateur et en ayant recours aux techniques de pointe des communications et de l'informatique.

Bureau de l'industrie des transports

L'un des objectifs principaux du ministère est de favoriser la croissance économique en Ontario et au Canada, surtout dans le domaine des transports. Le Bureau de l'industrie des transports a apporté son soutien à la commercialisation de biens et services à l'industrie du transport au Canada et à l'étranger.

Il a aussi aidé des entreprises ontariennes dans la mise au point de nouveaux produits, notamment de matériel pour la réparation des chaussées et le recyclage de l'asphalte.

En vue d'aider les entreprises ontariennes à exporter leurs produits, il a établi des contacts avec les gouvernements étrangers (Trinité, Taiwan, Arabie Saoudite, Jordanie et pays de l'Afrique Occidentale) et apporté une aide administrative et technique à l'élaboration de leurs projets.

Il a aussi participé en Arabie Saoudite, au printemps 1985, à une symposium conjoint organisé par ce pays et l'Ontario, qui a accueilli des représentants du ministère et du secteur privé ontarien. Un programme de formation portant sur l'échange technique d'information entre l'Arabie Saoudite et le ministère est en voie d'élaboration.

Le bureau a établi des contacts avec divers organismes provinciaux et fédéraux, des associations industrielles et des représentants du secteur privé pour faciliter les échanges au Canada et à l'étranger.

Section des demandes de dommages-intérêts

La section a intenté des poursuites pour le compte du ministère contre des tiers pour dommages aux biens de la Couronne découlant d'accidents survenus sur la voie publique. Elle a aussi fait enquête sur des plaintes (souvent réglées par négociation) déposées contre le ministère (et contre le gouvernement provincial, dans certains cas) à la suite de circonstances diverses:

- accidents mettant en cause des véhicules du gouvernement provincial, à l'exclusion de ceux de la Sûreté de l'Ontario;
- accidents causés par des tiers causant des blessures aux employés du gouvernement dans l'exercice de leurs fonctions;
- accidents pouvant découler du mauvais entretien des voies publiques;
- accidents ou situations d'urgence sur la voie publique nécessitant l'intervention des services municipaux de lutte contre les incendies;
- accidents ou dommages à des tiers découlant des travaux de voirie;
- dommages aux biens de tierces personnes ou inondations pouvant découler d'un drainage inefficace;
- épuisement ou pollution des réserves d'eau dans les régions rurales pouvant découler des travaux de voirie, des travaux d'entretien d'hiver ou des installations de stockage de sable et de sel;
- dommages aux résidences privées pouvant découler des travaux de construction ou de dynamitage;
- dommages aux récoltes pouvant découler des travaux de pulvérisation d'herbicides;
- dommages aux véhicules ou aux propriétés privées lors des opérations de paillage ou des travaux de peinture sur la voie publique;
- plaintes découlant de données informatiques inexactes fournies par la Direction des permis et de l'immatriculation.

Le bureau a intenté des poursuites contre des tiers pour dommages aux biens de la Couronne (ponts, éclairage, glissières de sécurité, etc.) et prise les mesures juridiques nécessaires contre les responsables par le biais du ministère du Procureur général.

Division des transports provinciaux

Créée en 1985, la Division entend favoriser la circulation des personnes et le transport des marchandises entre les municipalités ontariennes et offrir aux importateurs et aux exportateurs le choix de divers modes de transport.

Elle regroupe cinq bureaux, chargés de favoriser la mise sur pied de systèmes de transport fonctionnels et intégrés et de répondre aux besoins de l'Ontario en matière de transport.

En vue de promouvoir les intérêts des utilisateurs des systèmes et services de transport interurbain et les programmes provinciaux et interprovinciaux de coordination du transport intermodal, le personnel cherche à préserver les installations essentielles du transport privé et public en Ontario.

Il est également chargé de la coordination des relations extérieures et des contacts avec les organismes de transport des autres gouvernements. Le coordonnateur collabore à l'élaboration et à l'administration des politiques sur le transport et s'assure qu'elles reflètent les vues du gouvernement. Au cours de l'exercice, le ministère a étudié la possibilité de conclure avec le ministère fédéral des Transports une sous-entente de développement régional et économique portant sur des activités d'intérêt mutuel. Les relations extérieures ont permis au ministère de mieux connaître les modifications apportées au niveau fédéral, notamment la réforme des règlements sur le transport et la révision des programmes.

Bureau du transport aérien

Les programmes et activités du bureau du transport aérien comprennent trois sous-groupes: programme de construction des aéroports éloignés, programme d'aide aux aéroports municipaux et activités connexes du transport aérien.

Le Programme de construction des aéroports éloignés prévoit la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports publics dans les régions éloignées du nord de l'Ontario. À l'heure actuelle, ce réseau comprend 20 aéroports en exploitation, et trois autres en construction.

Le personnel fournit également aux municipalités une aide technique pour la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports municipaux, notamment pour la planification, la conception et l'exploitation des aéroports. Il élabore des ententes touchant l'aide financière aux projets de construction et aux dépenses d'entretien. Ce programme est offert à 51 municipalités, réparties dans la plupart des régions de l'Ontario.

L'une des fonctions importantes du personnel porte sur le contrôle du transport de passagers et de marchandises, ce qui nécessite notamment une évaluation des demandes de nouveaux services ou de services améliorés présentées à la Commission canadienne des transports, organisme fédéral chargé de la délivrance des permis et de la réglementation des services commerciaux de transport aérien.

Le personnel a étudié les effets en Ontario de la nouvelle politique fédérale du transport aérien au Canada.

Il a évalué aussi les initiatives fédérales touchant les aéroports et leurs effets possibles sur l'exploitation et la gestion des aéroports en Ontario.

Il a entrepris une étude pour évaluer les besoins des transporteurs aériens, surtout les petits transporteurs de la région Nord de l'Ontario, et poursuivi des discussions sur ce sujet avec le ministère fédéral des Transports.

En vue de mieux connaître les besoins et les attentes des passagers dans un environnement en constante évolution, le bureau a effectué deux enquêtes, l'une sur les attitudes du public qui emprunte les services ADAC, l'autre sur les caractéristiques et l'importance du marché du transport aérien dans les régions de Hamilton-Kitchener-Waterloo et Oshawa.

Le personnel fournit sa collaboration à la planification du transport aérien en Ontario en fournissant au système Téléguide les données touchant les horaires des transporteurs locaux et régionaux de l'Ontario. Il a réalisé et distribué une nouvelle carte des aéroports ontariens, qui renseigne les utilisateurs sur la l'emplacement et les installations des principaux aéroports.

Bureau des systèmes de distribution des marchandises

Les activités du bureau s'inspirent des orientations stratégiques du ministère et favorisent la réalisation de ses objectifs, surtout en matière de croissance économique et d'exportations. Le bureau coordonne aussi les analyses du ministère et les études sur les questions importantes.

Il cherche principalement à promouvoir les exportations sur le marché américain en améliorant les réseaux de transport et de distribution, grâce à une collaboration étroite avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, le ministère du Développement du Nord et des Mines, et le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. Voici les principaux éléments de ses programmes:

- Fournir aux petits entreprises ontariennes d'exportation des services de consultation sur la distribution. Ce programme, qui a été élargi au cours de l'exercice, répond aux besoins des entreprises qui exportent des produits agricoles aux États-Unis.
- En 1985, le personnel a préparé des rapports à l'intention de 69 entreprises du sud de l'Ontario, et le bureau de Timmins a préparé 18 rapports. En outre, un grand nombre d'entreprises ont reçu des renseignements sur divers aspects de la distribution touchant un problème particulier. Les demandes téléphoniques de renseignements sont de loin les plus nombreuses.
- Élargir les assises de la croissance économique du Nord de l'Ontario en cherchant à résoudre les problèmes que posent le transport et la distribution des marchandises. Dans son travail, le coordonnateur du bureau de Timmins est aidé par un spécialiste de Thunder Bay chargé de répondre aux besoins particuliers des entreprises et des collectivités du nord-ouest de l'Ontario.
- Définir et promouvoir les intérêts ontariens dans le domaine du transport au Canada. Voici les activités principales à ce chapitre, au cours de l'exercice:
  Révision de la politique fédérale sur le transport: Le personnel a coordonné l'analyse de la réforme fédérale sur le transport et élaboré la position de l'Ontario sur cette question.
  Négociations canado-américaines: Le personnel a coordonné l'analyse du ministère sur les effets possibles de ces négociations sur le secteur ontarien des transports et des communications et élaboré des données qui contribueront à définir la position de l'Ontario.
  Transport des céréales de l'Ouest: Le personnel dirige un groupe interministériel chargé de définir les intérêts de l'Ontario et de coordonner le travail sur la question du transport des céréales au Canada. Des mémoires ont été présentés à l'Agence de révision de la loi sur le transport des céréales de l'Ouest, ainsi qu'au comité Hall sur l'étude des subventions au transport.
- Préparer des études d'implantation en vue d'encourager l'établissement en Ontario de nouvelles installations de fabrication.
- Promouvoir la mise sur pied d'un service informatique national sur le transport des marchandises en favorisant la constitution d'un groupe de

travail fédéral-provincial.
— Soutenir les efforts de l'industrie ontarienne des graines oléagineuses, préoccupée par les subventions fédérales versées aux producteurs de l'Ouest.

Bureau du transport maritime

Pour mieux souligner l'intérêt que porte l'Ontario à l'industrie maritime, le bureau du transport maritime et par pipeline est devenu le Bureau du transport maritime.

Il continue de promouvoir en Ontario l'industrie du transport maritime en organisant des rencontres entre l'industrie et les gouvernements visant à favoriser les échanges sur le transport maritime.

Voici quelques-unes des activités d'information et de commercialisation réalisées à l'intention des marchés outre-mer:
— parution d'un nouveau message publicitaire dans diverses publications sur le transport maritime;
— en collaboration avec le Great Lakes Maritime Forum, conception d'un logotype et d'une carte commerciale;
— collaboration avec des réalisateurs de films et le personnel d'Expo 86 pour faire en sorte que le transport maritime ontarien soit représenté à Expo 86;
— distribution de matériel de promotion aux ambassades et aux maisons de l'Ontario à l'étranger;
— collaboration avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la Société de développement de la voie maritime du Saint-Laurent et les groupes américains intéressés, en vue d'accroître le transport dans la voie maritime du Saint-Laurent.

Pour favoriser la planification et l'innovation, le bureau a achevé la deuxième étape d'un projet sur les nouvelles technologies du transport maritime. Il a reçu plus de 500 suggestions portant sur l'innovation dans tous les secteurs du transport maritime.

En raison des difficultés particulières des chantiers navals ontariens, le personnel a collaboré avec d'autres ministères à la préparation de documents sur l'excellence technique des chantiers ontariens en vue de les aider à avoir une juste part des contrats fédéraux d'approvisionnement.

En vue de sauvegarder les intérêts ontariens, le personnel a préparé des mémoires sur certains projets de loi fédéraux tels que l'augmentation des droits de pilotage, le livre blanc sur la Loi nationale sur le transport et la refonte de la Loi sur la marine marchande du Canada (projet de loi C-75).

Le ministère s'inquiète du fait que l'augmentation des coûts de transport qui pourrait découler de ces mesures risque de réduire le nombre d'utilisateurs qui empruntent la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

Le personnel a aussi participé avec la Commission canadienne des transports à une étude conjointe sur les tarifs des marchandises qui n'empruntent pas la voie maritime, et achevé une étude sur les perspectives du transport maritime intérieur.

Il a également entrepris une étude sur la nécessité d'améliorer les services de traversiers à Pelee Island par l'acquisition d'un nouveau traversier. Le personnel a également aidé les bureaux de district du ministère à réaliser une étude sur le service de traversier de Amhurst Island et poursuivi la révision des politiques touchant les traversiers du ministère et les services provinciaux de traversiers.

Il a aussi poursuivi ses échanges sur le transport maritime avec les responsables des ports ontariens, divers ministères de l'Ontario et le gouvernement fédéral.

Bureau des systèmes de transport de passagers

Le nom du bureau (auparavant le bureau des politiques du transport interurbain) a été modifié pour mieux souligner la nécessité de répondre aux besoins des passagers des services de transport publics et privés par la promotion et la gestion de systèmes de transports efficaces.

À cette fin, les travaux du personnel sur les systèmes de transport en Ontario ont porté sur la recherche, l'analyse, l'élaboration de politiques, la prestation de programmes et la commercialisation. Voici les principales réalisations de l'exercice:
— élaboration de politiques en vue d'améliorer les installations destinées aux passagers et la coordination intermodale aux terminaux;
— aide à la transformation de la station ferroviaire de Gravenhurst en terminal autonome pour transport ferroviaire et par autobus (projet expérimental);
— Aide technique à des études sur les terminaux de transport urbain et interurbain par autobus à Kitchener, Brantford, Owen Sound, Orillia et ailleurs;
— réalisation d'études sur le rôle de l'automobile en Ontario:
  1. effets de la limitation de l'accès à une automobile;
  2. évolution des prix du transport privé;
  3. possibilités offertes par les véhicules de transport local.
— publication et distribution d'une nouvelle édition du Guide ontarien du transport interurbain indiquant l'horaire des transports aériens, ferroviaires et par autobus en Ontario;
— recherches sur les caractéristiques des passagers et des déplacements en vue de déterminer les besoins, les attentes et le comportement des utilisateurs;
— élaboration d'énoncés de politique sur le rôle des transports publics dans l'industrie ontarienne du tourisme, sur la compatibilité des services ferroviaires et par autobus, et sur la rentabilité du transport interurbain par autobus dans un cadre de concurrence.

Bureau du transport ferroviaire

Le personnel a collaboré à la définition des intérêts et de la politique de l'Ontario en matière de transport ferrovaire, notamment touchant les initiatives et responsabilités fédérales.

Ses activités ont porté sur le niveau de service et l'abandon de lignes, la rationalisation du réseau, les questions de réglementation, le transport des marchandises et des passagers, la sécurité, la concurrence entre la transport par route et par rail, les possibilités industrielles des nouvelles technologies.

La définition et la promotion des intérêts et des politiques ontariennes a nécessité des échanges avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, le ministère des Richesses naturelles, le ministère de l'Industrie et de la Technologie, d'autres provinces canadiennes et, selon le cas, les états de New York et du Michigan.

Le personnel a aussi préparé divers énoncés et rapports de travail: rapport sur la décision de la Commission canadienne des transports portant sur l'acquisition par CN-CP de l'actif canadien de ConRail; observations such le projet de mise à l'essai de dispositifs automatiques de contrôle en fin de train; décision d'autoriser l'interruption du service ferroviaire de transport de passagers entre Sioux Lookout et Thunder Bay North; observations sur le projet fédéral de révision de la politique du transport; maintien des subventions fédérales pour l'élimination des passages à niveau.

Des mémoires ont été présentés à la Commission canadienne des transports touchant les audiences sur le coût des immobilisations des sociétés ferroviaires, sur les demandes touchant les embranchements ferroviaires, la mise en oeuvre de mesures visant à réduire les risques aux passages à niveau peu fréquentés ou inutilisés, et les effets au Canada de la déréglementation du transport aux États-Unis.

Des mémoires ont aussi été préparés sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans la Communauté urbaine de Toronto, la demande présentée par CP touchant l'abandon d'une partie de sa sous-division M&O, la signalisation par le personnel ferroviaire aux passages à niveau, la demande présentée par CN d'abandonner sa sous-division des forêts, l'enquête sur le chevauchement des règlements touchant le transport ferroviaire des marchandises et le projet de révision des règlements touchant les passages à niveau.

Le bureau a terminé la préparation d'un rapport sur l'étude du Canadian Institute of Guided Ground Transport ("MTC Rail Industrial Strategy – phase I"), sur le rapport final d'un groupe de travail sur le transport ferroviaire à Thunder

Bay, sur l'étude scientifique Shaftesbury ("A summary of risk analysis as applied to the transport of dangerous goods by rail in Canada") et sur le plan 85 de transport ferroviaire.

Le bureau a étudié divers projets de loi, notamment les parties de la Loi canadienne sur le transport ferroviaire de passagers se rapportant au transport interurbain et au réseau VIA, le livre blanc fédéral intitulé "Freedom to Move", la Loi sur la sécurité ferroviaire (participation au comité de direcition), la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur les chemins de fer (Canada) et la Loi sur les chemins de fer (Ontario). Les incidences de la libéralisation des échanges entre les États-Unis et le Canada ont aussi été étudiées du point de vue du transport ferroviaire.

Le bureau a étudié les possibilités d'interruption du service dans sept sous-divisions ferroviaires et des projets d'acquisition de ces couloirs à des fins publiques, notamment pour l'implantation d'un centre d'essais ferroviaires. En outre, il a présenté des propositions finales pour les audiences sur le coût des immobilisations ferroviaires, et un mémoire provincial conjoint sur le rapport de la Commission canadienne des transports touchant la répartition des coûts des passages à niveau. Des travaux ont aussi été entrepris touchant l'amélioration des services ferroviaires transfrontaliers.

Le bureau a aussi étudié diverses questions sur la sécurité ferroviaire, notamment le transport des marchandises dangereuses, le projet d'abandon des wagons de queue et le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans les centres urbains.

Autoroutes provinciales

Région du centre

Construction

Dans la région de Burlington, les travaux d'élargissement de la route surélevée Burlington Bay–James N. Allan ont été achevés en 1985 et cette route a pu accueillir la circulation de la route QEW. Le premier projet de réfection de l'ancienne route surélevée est en bonne voie et devrait être achevé à l'automne 1986. Les travaux sur les routes avoisinantes se sont poursuivis.

Plusieurs projets de peinture de ponts ont été effectués dans la région, notamment sur le Garden City Skyway de St. Catharines, et devraient être achevés en 1986.

Dans la région de Toronto, plusieurs projets importants ont été réalisés.

Les travaux se sont poursuivis sur la route de déviation de Brampton et ont été achevés sur la route 410 et la route 7. Ils se poursuivent sur la route 410 et l'avenue Steeles, et des travaux ont débuté sur la route 410 et la promenade Bovaird.

Divers projets de réfection d'autoroutes ont été menés à bien, notamment sur la route 427 en direction sud, de la route 5 à la route QEW, et sur la route 401 en direction est, de la route 409 jusqu'à l'est de la route 400. Les travaux de prolongement du collecteur vers l'échangeur des routes 401 et 403 en direction ouest ont été achevés.

La section de Bloomington à Aurora sur la route 404 a été terminée. Les travaux ont également commencé sur les structures de la promenade Davis, et la route 404 en direction sud, de l'avenue Sheppard jusqu'à la route 401 vers l'est, a été refaite.

Dans la région de Port Hope, les travaux de construction se sont poursuivis sur les routes 35 et 115 entre Peterborough et la route 401: dans la partie sud, d'Orono jusqu'au nord de la route Taunton, et dans la partie nord, sur la route 115 de la route 8 vers l'est jusqu'à la rue Queen à Peterborough. Ces travaux devraient être terminés au milieu de 1986. Des travaux de construction ont été entrepris en 1985 en 1985 sur la route 35, de Coboconk vers le sud, et le revêtement devrait être achevé en 1986.

Génie et emprises

Le personnel a terminé la conception de 35 projets de rénovation dans la région du Centre, et autorisé les appels d'offres.

Il a poursuivi son travail de conception d'autoroutes dans les régions de Brampton et Burlington, et la réfection des tabliers de pont dans toute la région.

Les travaux de planification ont porté principalement sur les couloirs d'Ancaster à Caledonia, Freelton à Guelph et St. Catharines à Grimsby.

Municipaux

Le personnel assure la gestion des programmes de construction de routes municipales et le contrôle financier des subventions et des programmes de routes de raccordement aux routes principales dans la région du Centre.

Au cours de l'exercice, 115 municipalités et six réserves indiennes ont reçu des subventions au titre de la Loi sur l'aménagement des routes et des transports en commun.

Au cours de l'exercice, le bureau a géré un programme de routes de raccordement comportant 30 projets de construction, au titre desquels le ministère a versé environ 2 796 000 $ et 557 360 $ pour des travaux d'entretien dans les villes et villages.

Entretien

Compte tenu de la construction de nouvelles routes et du transfert de routes aux municipalités, le réseau routier s'étend sur une longueur d'environ 5 138 km, soit une réduction nette de 1,7 km de routes à deux voies.

Les travaux de réparation du revêtement à chaud se sont poursuivis dans les trois districts et ont nécessité 31 650 tonnes de mélange à chaud, ce qui représente la réfection de 43 km de routes à deux voies.

Comme l'hiver a été relativement doux, les travaux d'entretien n'ont nécessité que 157 000 tonnes de sel et 22 000 tonnes de sable.

Les patrouilles d'urgence sur les autoroutes de la région de Toronto ont parcouru environ 746 000 km et apporté leur aide à 22 663 automobilistes, notamment en leur procurant 7 042 litres de carburant.

Section des routes et des ouvrages d'art	Kilomètres de routes	Dépenses autorisées	Subventions
1. Communauté urbaine de Toronto	728,4	57 697 700	25 837 600
2. Régions	3 605,9	72 352 500	39 081 300
3. Comtés	1 475,8	13 868 100	9 870 700
4. Cantons et réserves indiennes	8 232,0	34 771 900	15 472 200
5. Municipalités urbaines	16 696,6	261 893 800	111 327 100
	30 738,7	440 584 000 $	201 588 900 $

Examen du permis de conduire et perfectionnement des conducteurs

Le personnel a fait passer 280 954 examens théoriques et 219 027 examens pratiques, en plus de délivrer 235 393 permis temporaires de conduire. Les conseillers au perfectionnement des conducteurs ont organisé 13 493 entrevues pour points d'inaptitude, 164 audiences pour raisons médicales, 274 entrevues de récidivistes et diverses audiences (20 relatives à des autobus scolaires et 93 pour dispensation pour raisons médicales).

Émission des permis

Les bureaux de délivrance de permis de Toronto, Oshawa et Hamilton ont délivré 365 090 permis.

Inspection des véhicules

Le personnel a inspecté 17 295 véhicules utilitaires aux postes d'inspection et aux installations de transporteurs. Il a inspecté 24 825 voitures et camions légers dans les postes d'inspection permanents ou mobiles, 2 245 autobus scolaires et 1 072 autobus commerciaux, en plus d'effectuer 2 967 inspections dans les postes d'inspection des véhicules moteurs.

Camionnage

Le personnel a inspecté 1 122 188 véhicules utilitaires, ce qui a entraîné 9 260 condamnations.

Région du sud-ouest

Construction

Un contrat comportant la construction de quatre ouvrages d'art a été accordé pour le nivellement de la route 403 sur une distance de 5 km entre Brantford et Woodstock. Des contrats ont aussi été accordés pour la réfection et l'élargissement de la route 18 en direction nord, à partir d'Amherstburg, sur une distance de 4,7 km et sur la route 6, vers l'ouest, à partir d'Owen Sound. Les travaux se sont poursuivis sur une distance de 3,1 km sur la nouvelle route 8, à partir de la route 401 en direction nord. Ce contrat prévoit la réfection des tabliers du pont sur la rivière Grand, la construction d'une nouvelle rampe d'accès sur la route 401 et l'élargissment de la route 401, de la route 8 jusqu'au chemin de fer électrique de Grand River.

Un autre contrat a été accordé pour l'élargissement de la route 7 en direction est, à partir de Stratford. Des contrats de revêtement ont aussi été accordés pour la route 79 (15,2 km), la route 21 (16,4 km), la route 2 (13 km), la route 4 (4,1 km), la route 3 (20,3 km) et la route 90 (14,5 km).

Dans le cadre du programme de rénovation des ouvrages d'art du ministère, des contrats ont été accordés pour la réfection de 17 structures à divers endroits de la région. De nouveaux échangeurs ont été construits à l'intersection de la route 401 et de la route régionale 35 de Waterloo, et à l'intersection de la route 400 et de la promenade Maple View à Barrie. Ces échangeurs offriront un accès direct aux parcs industriels proposés.

Au cours de l'exercice, un contrat a aussi été accordé pour la reconstruction du poste d'inspection des camions de Windsor South, sur la route 401, à 2 km à l'est de l'échangeur nº 3.

Municipaux

Des subventions de 140 570 700 $ ont été versées aux comtés, régions, cités, villes, villages, cantons et réserves indiennes de la région Sud-Ouest.

Environ 5 882 000 $ ont été consacrés à 50 projets de construction de routes de raccordement, et 34 000 $ à deux routes d'aménagement.

Entretien

En plus des travaux habituels d'entretien d'été, le personnel a modernisé ou remplacé les feux de circulation à 10 endroits et subventionné huit projets de construction de trottoirs municipaux. Les districts de Stratford et Owen Sound ont participé aux travaux de nettoyage après la tornade du 31 mai.

Des dômes d'entreposage du sable ont été construits dans huit postes de patrouille, et un revêtement expérimental pour réservoirs souterrains de carburant a été installé dans le district de Chatham.

À nouveau, l'hiver a été relativement rigoureux au cours de l'exercice. Les travaux d'entretien se sont bien déroulés, et l'accent a été mis sur la privatisation des services d'épandage de sable et de déneignement, et un modèle de chasse-neige ne nécessitant qu'un seul opérateur a été mis à l'essai.

Conducteurs et véhicules

Au cours de l'exercice, les préposés aux examens du permis de conduire ont fait passer 83 501 examens pratiques (progression de 4,4 pour cent) et 114 973 examens théoriques (baisse de 4 pour cent). Les conseillers en perfectionnement des conducteurs ont réalisé 10 289 entrevues pour points d'inaptitude.

Au cours de la dernière partie de l'exercice, le nouveau système de permis de conduire avec photo a été mis en oeuvre dans la province, ce qui a considérablement augmenté le travail du personnel. Il a donc fallu consacrer beaucoup de temps à la formation et à la préparation du personnel du ministère et des agents privés de délivrance des permis.

Trois bureaux du ministère dans la région ont assuré la délivrance des plaques d'immatriculation, et des dispositions ont été prises en vue de l'implantation d'un guichet unique pour les examens des conducteurs. Dans cette région, le ministère fait appel à 94 organismes de délivrance de permis et assure la formation et les inspections nécessaires.

À partir des critères et normes de la Canadian Vehicle Safety Alliance, le personnel a inspecté 9 291 véhicules utilitaires dans les postes d'inspection de camions et aux installations des transporteurs. Il a inspecté 2 945 autobus, dont 705 autobus commerciaux et 2 240 autobus scolaires. Le poste d'inspection mobile, en service du printemps à l'automne, a vérifié 5 766 voitures et camions légers, ce qui a entraîné la confiscation ou la suspension de 1 929 plaques d'immatriculation. Le personnel a aussi étudié 870 plaintes touchant les postes d'inspection des véhicules automobiles.

Le personnel a organisé des colloques d'information et de formation à l'intention des mécaniciens et des conducteurs inscrits au programme d'inspection des véhicules moteurs. Il a également été invité à plusieurs reprises à prendre la parole dans les collèges communautaires à la fin des cours suivis par les apprentis-mécaniciens.

Le personnel d'inspection des transporteurs routiers a inspecté 1 104 757 véhicules commerciaux, enregistré 9 452 condamnations pour divers délits, étudié des rapports d'inspection portant sur 1 573 véhicules utilitaires et 230 véhicules publics, et délivré dans la région 4 802 permis pour véhicules surdimensionnés.

Au cours de l'exercice, le personnel chargé de l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses a reçu la formation nécessaire pour s'acquitter de son travail.

Région est

Construction

D'importants travaux d'élargissement et de réfection du Ottawa Queensway se sont poursuivis au cours de l'exercice, et la section entre l'avenue Maitland et la promenade Island Park a été achevée. Commencée en 1984, la section allant de la promenade Island Park à l'avenue Bronson devrait être terminée au début de 1986. Les travaux de réfection des voies est et ouest de la route 401 ont été achevés de la route 34 à Cornwall, ainsi que ceux des voies est et ouest de la route 417, de Vars à la route 5 de Russell.

La réfection des voies est et ouest de la route 401, de Gananoque à Joyceville a été achevée. Durant la saison de construction, le pont de la rivière Trent sur la route 401 et deux ponts sur la route 133 (CN et Millhaven Creek) ont été rénovés.

Les travaux de reconstruction de la route 504, d'Apsley à Glen Alda, de la route 620, de Glen Alda à Coe Hill, et de la route 506 de Fernleigh à Arden, ont aussi été menés à bien.

Des travaux de réfection ont aussi été effectués sur les route 2, 14, 16, 31, 60, 62, 511 et 523.

Génie et emprises

Le bureau a préparé les appels d'offres relatifs à 13 projets de construction et a traité 13 autres projets divers.

L'étude d'évaluation des effets sur l'environnement de la route 416 (One Stage Submission, Group "A" Project), de la route Century à la route 417, est en voie de révision au ministère de l'Environnement. L'étude de planification sur l'élargissement de la route 417 (Ottawa Queensway, de l'avenue Maitland à la route Acres) et sur la construction de la voie rapide OC Transpo devrait être achevée à l'automne 1986. Deux importants projets touchant l'élargissement et la réfection de la route 417 (Ottawa Queensway) ont été achevés, de l'avenue Bronson à la rue Main et pour l'échangeur du boulevard Saint-Laurent, qui comprend un nouveau viaduc sur la voie rapide OC Transpo. Les travaux de conception portant sur la réfection et l'élargissement de la route 417 de la rue Nicholas à la route Belfast, qui comprennent la rénovation de la partie sud de l'échangeur Alta Vista, sont en bonne voie.

Les travaux de conception du projet de nivellement de la route secondaire 507 ont été menés à bien. Une fois ces travaux effectués, un contrat sera accordé pour le revêtement de la chaussée, ce qui assurera la rénovation complète selon les normes provinciales de cette route, qui était auparavant en très mauvais état, de la route secondaire 503 à la route 36.

La conception des quatre derniers projets de nivellement de la route secondaire 506 a aussi été achevée. Ces travaux permettront d'améliorer la section allant de Meyers Cave à Plevna, qui ne répondait pas aux normes provinciales.

Une étude sur les travaux d'amélioration de la promenade des Loyalistes (route 33, de Kingston à Trenton) a été entreprise, et diverses recommandations ont été présentées.

Un groupe de conseillers a été mis sur pied, regroupant des représentants du ministère des Transports et Communications, des municipalités, des groupes de pression, et de divers ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario.

Entretien

Le programme d'entretien d'hiver a porté sur le déneigement de 1 346 900 km de routes et l'épandage de 105 980 tonnes de sel et de 80 890 tonnes de sable.

Au cours de l'été, les travaux de peinture ont porté sur 4 221 km de lignes médianes et 3 571 km de lignes latérales. Le personnel a planté 5 278 arbres et 5 266 arbustes et ensemencé 41 hectares de pelouses. Il a éliminé environ 2 400 arbres morts et dangereux et pulvérisé 3 560 hectares de mauvaises herbes. Les travaux de signalisation routière ont comporté deux nouvelles installations, trois modifications et la mise en place de quatre feux clignotants. Le personnel a aussi installé 91 nouveaux lampadaires et en a modifié 320. Deux traversiers ont été exploités: le traversier de Wolfe Island, qui a effectué 6 290 traversées et transporté 327 766 véhicules, et celui de Glenora, qui a effectué 20 440 traversées et transporté 262 013 véhicules. Des permis ont été accordés pour 646 projets de construction, 382 voies d'accès, 269 empiètements, 140 panneaux publicitaires et 36 panneaux routiers.

Conducteurs et véhicules

Grâce à la collaboration des bureaux d'examen des conducteurs, des bureaux de délivrance des permis des districts de Kingston et d'Ottawa et de 52 bureaux régionaux de délivrance des permis et plaques d'immatriculation de la région Est, le nouveau système de permis avec photo a été implanté le 3 février 1985. Les bureaux du ministère (à l'exclusion des agents) ont pris 17 879 photographies au cours de cette période.

Les deux bureaux de délivrance de permis des districts de Kingston et d'Ottawa ont enregistré 179 125 véhicules.

Les responsables des examens des conducteurs ont fait passer 100 546 examens théoriques et 48 210 examens pratiques. Les deux conseillers en perfectionnement des conducteurs ont organisé 3 047 entrevues pour points d'inaptitude, 101 audiences et 58 entrevues avec des récidivistes.

Les responsables de l'inspection des véhicules ont effectué 1 953 inspections de véhicules utilitaires, 863 enquêtes sur les postes d'inspection de véhicules, 1 898 inspections d'autobus scolaires, 238 inspections d'autres autobus, et le poste mobile d'inspection a vérifié 1 635 automobiles.

Les inspecteurs régionaux ont vérifié 136 898 véhicules utilitaires dans les postes d'inspection de camions et dans les secteurs désignés.

Municipaux

Des subventions de 103 423 800 $ ont été versées à neuf comtés, une municipalité régionale, 138 cantons, 63 municipalités urbaines, 3 réserves indiennes et plusieurs municipalités non constituées. En outre, 3 571 100 $ ont été consacrés à la constructions de 22 routes de raccordement, et 2 060 100 $ à la construction de 11 routes d'aménagement.

Autres subventions provinciales:

3 services municipaux de traversier	337 000 $
93 systèmes municipaux de signalisation	696 500 $
4 aéroports municipaux	292 900 $
9 projets spèciaux de construction de trottoirs	113 200 $
entretien des routes de raccordement	356 800 $

Région nord-ouest

Bureau de la construction

Au cours de l'exercice, la troisième étape de la construction de la route d'évitement de Kenora s'est poursuivie. La route 594 a été reconstruite, de la route 502 à Dryden, ainsi que la route 125, de Cochenour à la route 105 et de la route 105 à Red Lake. La construction du pont sur la rivière Kaministiquia, sur la route 130, qui remplace l'ancien pont à une voie, a été terminée. Un important contrat de pavage sur la route 17, à partir du kilomètre 17 à l'ouest de Raith a aussi été achevé, ainsi qu'un autre contrat de reconstruction sur la route 17, à l'est de Nipigon, qui comportait également la construction de voies de dépassement, notamment pour les camions. Les travaux se sont poursuivis sur la route de Bending Lake, qui reliera Atikokan à la route 17, à l'ouest de Ignace.

Dans la région de Sault-Sainte-Marie, deux importants contrats de reconstruction sur la route 631 au nord de Hornepayne se sont poursuivis, et le premier de deux importants contrats de nivellement sur la route de Dubreuilville a été terminé, ainsi que le contrat de reconstruction de la route 532.

Bureau du génie et des emprises

Le bureau du génie et des emprises de la région Nord-Ouest a attribué des contrats de construction d'une valeur d'environ 35 000 000 $, portant sur 9 km de nouvelle construction, 77,7 km de reconstruction et 96,4 km de pavage, soit une longueur de 183,1 km. Ce programme comportait aussi la construction de deux nouveaux ouvrages d'art et la rénovation de 12 autres.

Le bureau a également fait l'acquisition des terrains nécessaires au programme d'immobilisations et entrepris les travaux géotechniques et d'arpentage nécessaires, en plus de fournir une aide technique pour la réalisation des contrats du ministère et des municipalités de cette région. Il a effectué des travaux de contrôle de l'environnement et des couloirs et collaboré au système de gestion des routes du ministère.

Bureau des chemins d'accès

Sur 275 km de routes industrielles et 69 km de routes tertiaires, les entreprises utilisatrices ont assumé une partie des coûts d'entretien d'hiver et d'été. En outre, le bureau a assuré la gestion des travaux d'entretien sur plus de 413 km de chemins d'accès et de 6 projets de construction de chemins d'accès.

Bureau du transport dans le Grand Nord
Construction d'aéroports
Nouveaux aéroports

Cat Lake: Construction achevée
Muskrat Dam: Construction achevée à 25 pour cent
Ogoki Post: Mise en place du matériel pour les travaux d'agrandissement de l'aéroport
Kingfisher Lake: Mise en place du matériel pour la construction du nouvel aéroport
Valeur totale des travaux: 2 161 000 $

Amélioration d'aéroports existants

Divers travaux d'amélioration ont été effectués dans 12 aéroports:
— construction de voies d'accès à des carrières
— perçage de puits
— amélioration des chemins d'accès
— amélioration des salles d'attente
— transport de gravier durant l'hiver
— systèmes d'éclairage des pistes
— amélioration des pistes
— construction de clôtures de sécurité
Valeur totale des travaux: 571 200 $
Valeur totale des constructions: 2 732 500 $

Entretien des aéroports

Les travaux d'entretien d'été et d'hiver se sont poursuivis dans 20 aéroports éloignées:
Valeur total des travaux d'entretien: 2 912 200 $

Programme des routes de réserves

Les travaux de construction de routes de réserve ont été achevés dans cinq localités éloignées:
Valeur totale des travaux: 56 500 $
Valeur totale des travaux effectués par le bureau du transport dans le Grand Nord:
5 701 200 $

Bureau des conducteurs et des véhicules

Les inspecteurs ont effectué l'inspection mécanique de 5 000 véhicules commerciaux, en plus de vérifier 2 126 véhicules sur la route et 733 autobus scolaires.

La section des véhicules de transport a procédé à l'inspection de 80 860 véhicules commerciaux et porté des accusations dans 3 212 cas.

Les préposés aux examens des conducteurs ont fait passer 20 150 examens théoriques et 12 000 examens pratiques pour l'obtention du permis de conduire. Le conseiller en perfectionnement des conducteurs a effectué 1 073 entrevues pour points d'inaptitude et 32 entrevues pour raisons médicales.

Les préposés aux permis d'immatriculation ont traité 51 600 demandes, et 30 agents ont assuré le traitement des transferts d'immatriculation dans la région.

Entretien

Des travaux d'entretien d'hiver et d'été ont été effectués sur plus de 5 800 km de routes secondaires et tertiaires. Des travaux d'entretien des immobilisations ont aussi été entrepris, portant notamment sur la réparation des ponts et ponceaux, l'apprêt et le surfaçage des routes et l'entretient des routes en gravier.

Municipal

Au cours de l'exercice, des subventions de 21 300 000 $ ont été versées à 70 municipalités et aux réserves indiennes. Le personnel a géré six projets de routes de raccordement au coût total de 1 200 000 $ et achevé au coût de 500 000 $ la construction d'une route entreprise en 1985. Quelque 3 000 000 $ ont été accordés à 116 conseils routiers locaux, à huit conseils de corvées légales, 34 réserves indiennes (dont 11 dans le Grand Nord) et divers groupes non officiels qui s'occupent des voies publiques ne relevant pas du ministère.

Région du nord

Entretien

Des travaux d'entretien d'été ont été effectués sur 5 750 km de routes secondaires et tertiaires. Deux traversiers ont été en service à Moosonee et Gardiner. En plus des travaux habituels d'entretien, divers autres travaux ont été achevés: épandage de gravier, apprêt, surfaçage, paillage, obturation des fissures et

réparation des chaussées asphaltées.

Des travaux d'entretien d'hiver ont été effectués sur la plupart de ces routes.

Grâce à l'utilisation du matériel d'entreprises privées, l'enlèvement de la neige a été assuré par 29 chasses-neige. Une aire de service a été ajoutée à un garage pour autos-patrouille et trois dômes ont été construits. Pour assurer une plus grande efficacité, un parc d'autos-patrouille a été transformé en installation secondaire. Dans le cadre du programme d'économie d'énergie, deux installations au mazout ont été converties au gaz, des portes à isolation maximale ont été installées, un garage a été isolé et trois autres ont été aménagés pour permettre l'entreposage à basse température.

En outre, un système expérimental de chauffage au mazout par radiation a été installé, ce qui a permis de réduire d'environ 13 pour cent le coût du chauffage.

Le programme de privatisation des travaux de réparation dans les garages s'est poursuivi.

Municipal

Au titre de divers programmes d'aide aux travaux routiers, 47 740 000 $ ont été accordés à 150 municipalités: une municipalité de comté, une municipalité régionale, une municipalité de district, trois grandes villes, 35 villes, sept villages, 81 cantons, quatre districts reclassés et 17 réserves indiennes.

En outre, 2 460 000 $ ont été consacrés à 17 routes de raccordement et 1 180 000 $ ont été affectés à 11 routes d'aménagement.

Dans le secteur des municipalités non constituées, 3 800 000 $ ont été consacrés à la construction et à l'entretien de routes locales, pour 113 conseils routiers, neuf conseils de corvées légales et divers projets spéciaux.

Bureau du génie et des emprises

Le bureau a mené à bien 22 projets (pièces et documents d'appels d'offres) d'une valeur de 35 703 000 $. Environ 70 pour cent de ces projets ont été réalisés par le ministère, et le reste a été confié à des entreprises.

Le bureau a aussi fait l'acquisition de terrains dans le cadre du programme d'immobilisations et poursuivi ses travaux juridiques, techniques et géotechniques. Il a également effectué des travaux de contrôle de l'environnement et des couloirs et collaboré au système de gestion des routes du ministère.

Construction

Les travaux se sont poursuivis sur la route 11, avec la construction d'une route de déviation à quatre voies à Callander, pour laquelle le dernier contrat de nivellement a débuté à l'automne 1985.

Les travaux de construction se sont également poursuivis sur la route 144 (route de déviation Nord-Ouest).

Les travaux de construction ont commencé sur la route 65, à l'est de Elk Lake, sur la route 575, au nord de Verner, sur la route 637, à l'ouest de la route 69, et sur la route 11B, à partir de la route 11 jusqu'à Cobalt et Haileybury. Des travaux de rénovation ont également été entrepris sur la route 6, au pont tournant de Little Current.

Des travaux de nivellement ont été achevés sur la route 518, de Emsdale à Kearney, sur la route 522 à l'est de Ess Narrows et sur la route 539, de River Valley à Desaulniers.

Des travaux de nivellement et de revêtement ont été achevés sur la route 11 aux endroits suivants: au nord du pont de Severn, au sud de Gravenhurst, à l'ouest de Hearst, dans la région de Tilden Lake, de Fauquier à Kapuskasing, au sud de Cochrane et au nord de Kenogami, ainsi que sur la route 583 au sud de Hearst, sur la route 542 à Mindemoya, et sur les voies de dépassement de la route 69, au sud de Point Au Baril.

Des travaux de réfection de ponts ont été achevés sur la route 11 (Frederickhouse et rivière Blanche), sur la route 69 (rivière aux Français), sur la route 101 (Peinkiller et Black River) et sur la route 11 (Valentine River).

Les ponts ont aussi été repeints à Monteith River (route 11) et à Barbers Bay (route 67), ainsi que le viaduc de Lavase River et celui du CP sur l'ancienne route 11, à Nipissing Junction.

Bureau des conducteurs et des véhicules

Le bureau régional comprend deux districts: North Bay et Timmins. Il dessert les districts provinciaux de Parry Sound et Nipissing, la municipalité de district de Muskoka, le comté provisoire de Haliburton et les districts de Timiskaming, Cochrane, Sudbury, Manitoulin Island, ainsi que la municipalité régionale de Sudbury et la région est du district d'Algoma.

Le bureau compte 65 employés, qui s'occupent des examens du permis de conduire, de la délivrance des immatriculations, du perfectionnement des conducteurs, de l'inspection des véhicules et de l'application du Code de la route, de la Loi sur les véhicules utilitaires, de la Loi sur le transport par véhicules, de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de la loi et des règlements de 1981 sur le transport des marchandises dangereuses.

Le personnel comprend 23 examinateurs et employés de bureau, qui ont fait passer 20 256 examens pratiques et 41 167 examens théoriques dans neuf centres d'examen et à 21 postes routiers.

L'agent régional chargé du perfectionnement des conducteurs a eu 1 392 entrevues avec des conducteurs ayant accumulé neuf points de démérite, ainsi que 12 audiences.

Les neuf inspecteurs du bureau ont inspecté 4 531 véhicules commerciaux, 958 autobus scolaires et 108 autobus appartenant à des institutions religieuses ou servant au transport de passagers ou aux personnes handicapées.

Ils ont également effectué 747 enquêtes sur les postes d'inspection des véhicules et inspecté 1 900 camions légers et voitures à l'aide de postes mobiles.

Ils ont retiré de la circulation 362 véhicules qui ne répondaient pas aux normes de sécurité. Les vérifications, les enquêtes et l'inspection des postes de vérification des véhicules moteurs, des véhicules commerciaux, des camions légers et des véhicules de transport de passagers ont donné lieu à 466 accusations au titre du Code de la route.

Les 19 bureaux d'inspection des transporteurs routiers ont effectué 128 720 vérifications à cinq postes de vérification permanents, quatre postes provisoires et huit postes d'autos-patrouille. En tout, 3 801 rapports d'infraction ont été établis, dont 3 296 ont donné lieu à des poursuites.

Les deux employés du bureau de délivrance des immatriculations à North Bay ont effectué 40 333 transferts.

Deux superviseurs, agents préposés à l'immatriculation des véhicules, ont effectué 33 vérifications. Trois agents se sont également initiés au système d'enregistrement des véhicules, et les superviseurs ont effectué 27 enquêtes sur les plaintes déposées par le public et les agents.

Génie et construction

Division du génie routier

Bureau du matériel de génie

Section de conception des fondations

Généralités

Au cours de l'exercice, la section a inspecté 60 structures et fondations sur roc. Des rapports ont été préparés dans chaque cas sur la conception et la construction des fondations. Ces projets ont été confiés dans 15 cas à des conseillers géotechniques travaillant sous la direction de la section, les autres ayant été réalisés par le personnel de la section.

En outre, la section a préparé des rapports sur les fondations de 39 projets, qui ont été intégrés aux documents d'appels d'offres. Elle a aussi révisé la conception préliminaire et finale des fondations de 65 structures.

Elle fournit une aide technique au bureau principal et à toutes les régions du ministère, ainsi qu'aux municipalités et aux organismes extérieurs sur les divers aspects de la conception et de la construction des fondations. Elle a procédé à 28 inspections sur le terrain et recommandé des mesures correctives immédiates pour résoudre divers problèmes: défauts des remblais et fondations sur sol, des systèmes d'évacuation des eaux des ponceaux et tunnels et des systèmes d'ancrage.

Elle a procédé à l'analyse de 12 projets, à l'aide d'instruments, pour déterminer le tassement, le mouvement latéral et les tensions internes des remblais, et recommandé dans certains cas le renforcement du sol.

Nouvelles techniques

De nouvelles techniques ont été mises à l'essai au ministère au cours des deux ou trois dernières années. Au cours de l'exercice, certaines de ces techniques ont fait l'objet d'une évaluation et se sont révélées excellentes. Voici les projets sur lesquels elles ont porté:

1. Réfection du pont de la rivière Buskego, contrat 84-219. Utilisation de mousse de styrène pour réduire les pressions latérales exercées sur les fondations.
2. Harwood Ave., Réseau GO, contrat GGE-313. Utilisation d'ancrages permanents pour les principaux murs de soutènement, ce qui a permis de réduire considérablement les coûts de construction. Technique utilisée également pour les contrats GGE 310 et 312.
3. Route 115, échangeur de la route de comté nº 10, WP 74-70-06. Essais réalisés sur les pieux de fondation dans des strates soumises à de fortes pressions artésiennes. Cette technique, qui permet de réduire considérablement le coût des pieux porteurs, sera appliquée à deux autres structures.
4. Pont de la rivière Porcupine, route 101, WP 127-81-02. Utilisation de mousse de styrène pour réduire le poids des remblais d'accès et accroître leur stabilité. Technique permettant de réduire d'environ 30 m la longueur du pont.
5. Route 410, Brampton, contrat 84-45. Utilisation d'armatures pour renforcer les remblais de terre, permettant la construction de pentes plus prononcées (1:1 ou davantage).

Section des produits bitumineux

La section continue d'accorder la priorité à l'élaboration et à la mise en oeuvre de normes de rendement pour l'acquisition des divers produits bitumineux servant à la construction. Elle a transféré aux entrepreneurs la responsabilité de l'échantillonnage du mélange à chaud et du carottage du revêtement et est en voie de le faire pour les tests de vérification du mélange à chaud. Un système d'acceptation avec modification des prix a été mis en oeuvre pour l'épaisseur des membranes d'imperméabilisation. La section a commencé à élaborer un programme d'accréditation des techniciens, en collaboration avec les municipalités et les entreprises de construction de routes.

Ce programme portait notamment sur la conception et les essais des mélanges et asphaltes. Le programme de recyclage des revêtements a accru de façon importante les vérifications techniques préliminaires.

Dans le cadre de son programme d'appui à l'industrie ontarienne, la section a réalisé des essais concluants sur des enrobeurs par pulvérisation et approuvé l'utilisation du lignosulfonate pour éliminer la poussière des routes.

Section des produits chimiques

La section a poursuivi son travail de révision et de mise à jour de la liste des fournisseurs désignés de matériaux servant à la construction et à l'entretien des routes, fourni à tous les bureaux régionaux et au bureau principal des services de consultation, de dépannage et d'inspection, révisé les politiques et méthodes touchant les plans et devis pour le revêtement de l'acier de construction, et revu les normes pour le matériel de marquage des chaussées.

Elle a publié un rapport d'évaluation technique intitulé "Epoxymastic Coating System for Structural Steel".

La section a aussi terminé l'évaluation d'un système d'enduit à deux et à trois couches d'uréthane aliphatique pour l'acier de construction, proposé par Bayer Canada Inc., révisé la norme OPSS 1710 sur le marquage routier avec ou sans succion, inspecté les travaux de peinture effectués sur plusieurs structures de la région Nord, procédé à de nouveaux essais des enduits réflecteurs bleus et verts 3M et approuvé leur réinscription sur la liste du matériel désigné.

Section du béton

La section continue de jouer un rôle important dans le sous-programme de réfection des ponts, mais c'est le bureau des structures qui est maintenant chargé du contrôle des projets régionaux de réfection des tabliers de ponts. Les de-

mandes d'aide technique de la part des régions restent élevées, surtout dans le domaine des nouvelles technologies tels que la protection cathodique, le béton projeté modifié au latex et l'enlèvement du béton par hydrodémolition.

En raison des retards du programme de construction, la rédaction de normes provisoires sur la résistance du béton a été moins rapide que prévue. Un premier contrat expérimental a été accordé, sans qu'il en résulte de problèmes, et d'autres contrats sont prévus en 1986. La section a de plus en plus recours aux entreprises pour les travaux généraux d'inspection du béton sur le terrain, et collabore à un programme de formation et d'accréditation de techniciens parrainé par l'industrie. Le personnel régional a aussi collaboré à un projet visant à recueillir des données sur les essais de résistance du béton, qui a montré que cette méthode permet de prévoir avec exactitude la résistance un béton après sa mise en place, si le protocole standard est respecté.

La section a continué à s'intéresser de près aux études sur la durabilité des nouveaux types de béton. Des expériences en laboratoire ont montré des différences importantes du point de vue de la force et de la résistance à l'écaillement par le sel des divers types de béton selon l'origine du ciment utilisé. D'autres travaux devraient permettre de déterminer les causes de ces écarts. Divers enduits de scellement sont aussi mis à l'essai sur le terrain en vue de déterminer une méthode permettant de ralentir la détérioration provoquée par le sel.

La section a continué de collaborer avec le bureau des structures à l'évaluation des paliers et joints de dilatation des ponts. La qualité de ces paliers a été améliorée en 1985, mais la qualité de la fabrication et de l'installation des joints de dilatation reste une source de problèmes.

Section des sols et agrégats

La section a poursuivi l'informatisation des dossiers du ministère sur les données techniques concernant les carrières de l'Ontario. Elle a mis au point des programmes informatiques permettant de préparer des listes de sources d'agrégats à partir de données informatiques.

Elle a aussi réalisé des essais sur les méthodes d'échantillonnage lors de la constitution des stocks de réserve et commencé à élaborer une méthode spéciale permettant de déceler le matériel non conforme.

Des études importantes ont été réalisées sur la réaction aux silicates basiques des agrégats en béton dans la région de Sudbury. Divers travaux ont montré que cette réaction a affecté un grand nombre de structures municipales, régionales et provinciales. Le ministère a adopté des normes pour restreindre l'utilisation de ces agrégats réactifs.

Le section offre aussi des services généraux: elle a analysé 5 800 échantillons de sols et d'agrégats, fourni au personnel régional des consultations spéciales (plus de 200 jours-homme) et évalué une cinquantaine de nouveaux produits pour le compte du ministère.

Des études ont aussi été entreprises sur la stabilité des pentes rocheuses dans diverses régions de l'Ontario où ce problème a été décelé. Les diverses mesures correctives préconisées sont la stabilisation et la modification des pentes.

Bureau des structures

Les travaux de conception de ponts ont augmenté de 40 100 cent par rapport à l'exercice précédent, et ont porté sur 24 projets (autant qu'en 1983-1984). En outre, le bureau a réalisé la conception de cinq projets de rénovation. Sur ces 29 projets, 25 pour 100 ont été réalisés par des entrepreneurs, soit beaucoup plus qu'au cours de l'exercice précédent.

La mise en service de la nouvelle voie surélevée Burlington Bay–James N. Allan a permis la fermeture de l'ancienne voie surélevée à des fins de réfection. Les travaux d'enlèvement du tablier en béton et de renforcement des portées d'accès ont été entrepris. Les appels d'offres ont été réalisés pour la deuxième partie des travaux, qui portent sur le renforcement de la portée principale et la construction du nouveau tablier et des parois en béton.

Les travaux de conception de ponts municipaux ont été sensiblement au même niveau qu'au cours des deux exercices précédents, et ont porté sur la vérification finale de la conception de 190 ponts et de 138 ponceaux. Les révisions des règlements touchant les charges limites se sont accrues de 25 pour cent (240 révisions), mais le nombre d'inspections sur le terrain (77 inspections) a baissé de 20 pour 100, les régions ayant effectué un plus grand nombre d'inspections municipales. Dans le cadre du programme de conservation des ponts historiques, le bureau s'est inquiété de la décision du comté de remplacer le pont Lyndhurst, le plus ancien pont à voûte en pierre de l'Ontario. Le public s'étant opposé à cette démolition, il fut par la suite décidé de rénover le pont.

Le bureau accorde une importance toujours plus grande à l'inspection, à l'entretien et à la rénovation des ponts, comme le montre le remaniement effectué en vue de constituer une nouvelle section de gestion des ponts. Cette section a analysé 51 rapports sur l'état des tabliers, 27 contrats de rénovation et 15 contrats de réfection de la chaussée. La première édition du manuel d'inspection des structures a été publiée, à l'intention des inspecteurs régionaux; elle indique les nouvelles méthodes à suivre pour l'évaluation numérique des défauts observés dans les structures et leurs composantes. Le manuel sur le revêtement de l'acier de construction a aussi été publié, et la révision du manuel sur la réfection des tabliers de pont a été entreprise.

Les normes de conception de tous les ponts du ministère sont maintenant celles de la deuxième édition du code ontarien de conception des ponts routiers. Divers comités ont entrepris la préparation d'une troisième édition de ce code, qui devrait paraître en 1989.

Le bureau a poursuivi l'élaboration d'un programme informatique pour le système d'analyse de ponts modulaires de l'Ontario, dont l'utilisation est encore limitée pendant la période de mise à l'essai.

Bureau de l'environnement

Le bureau est chargé d'élaborer et mettre en oeuvre des politiques et méthodes permettant de s'assurer que les programmes du ministère respectent l'environnement.

Au cours de l'exercice, il a approuvé la version révisée du document du ministère "Provincial Highways Program Class Environmental Assessment Document", qui porte sur la mise en oeuvre de nouvelles méthodes uniformes permettant de s'assurer que le programme de construction routier du ministère respecte la Loi sur l'évaluation de l'environnement.

L'une des priorités du bureau est d'offrir des conseils techniques de qualité. Il prépare quelques chapitres d'un manuel de référence sur l'environnement portant notamment sur l'eau de surface, la faune, les ressources historiques et archéologiques, et a terminé un chapitre sur les pêches et la vie aquatique.

Il a entrepris la coordination d'un important projet qui permettra aux respon-

sables des travaux de construction et d'entretien du ministère de respecter la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et la Loi sur la protection de l'environnement. Ce projet porte sur l'acquisition, la manutention, l'entreposage et l'élimination des matières dangereuses pour l'environnement, y compris les rebuts. Ce travail est réalisé en étroite collaboration avec divers services du ministère et le ministère de l'Environnement.

La collaboration avec d'autres organismes a permis de mieux comprendre les questions touchant l'environnement et de réduire les litiges. C'est ainsi qu'un protocole a été négocié avec le ministère de l'Environnement sur la pollution par le bruit, et des études conjointes ont été entreprises avec le ministère des Richesses naturelles pour déterminer les effets à long terme de la construction des routes sur une rivière à truites du sud de l'Ontario. Sous la direction du Bureau de l'environnement, ces trois ministères ont collaboré également à une étude sur les effets qu'entraînent sur l'environnement les travaux de peinture des ponts.

Le personnel a poursuivi la révision des contrats relatifs aux projets du ministère et des analyses environnementales touchant les projets d'autres organismes pour assurer leur conformité avec les politiques, programmes et lois du ministère.

Il poursuit son travail de contrôle des diverses activités du personnel régional touchant la conception, la construction et l'entretien, en vue de s'assurer que ces travaux sont rentables et respectent l'environnement. Ce travail a permis d'améliorer un certain nombre de normes spéciales touchant l'environnement et les méthodes de conception.

Le personnel assure également un nombre accru de cours sur la protection de l'environnement aux divers responsables des travaux de conception, d'entretien et de construction.

Bureau des levés et des plans

Le bureau a poursuivi l'élaboration des politiques, méthodes et cours de formation touchant les applications techniques des systèmes automatiques de réalisation de levés. Il a fait l'acquisition de sept "postes à contrôle total": deux servent dans la région Est, un dans la région du Centre, deux dans la région Sud-Ouest, et un autre servira au cours de l'été dans la région du Nord-Ouest. Le septième servira au bureau principal à des travaux de conception et de contrôle, avant d'être utilisé dans la région Nord d'ici un an. Les cours de formation se sont poursuivis touchant le travail sur le terrain et le traitement des données numériques nécessaires à la conception des routes.

Le bureau a établi et évalué 557 bornes cadastrales de contrôle horizontal pour le système de coordonnées de l'Ontario, et établi 56 repères pour données géodésiques pour le système de contrôle vertical.

Au 31 décembre 1985, il avait étudié et approuvé 579 plans. À compter du 1er janvier 1986, depuis l'adoption du règlement qui ne rend plus obligatoire la vérification de la plupart des plans, le bureau s'est doté d'une méthode de révision trimestrielle des plans après enregistrement. Au cours de la première révision trimestrielle (de janvier à mars), il a étudié 21 plans. Le groupe des services juridiques a désigné 1 272 km de routes comme routes à accès limité, pour un total de 9 628 km.

La section de photogrammétrie et de télédétection est chargée de l'élaboration des plans photogrammétriques, des coupes transversales, des modélisations, des mosaïques et des projets de télédétection. Au cours de l'exercice, des photographies aériennes ont été prises à diverses échelles sur une distance de 1 404 km.

Bureau de conception des routes

Le Bureau de conception des routes est responsable des six domaines importants suivants: conception, applications, normes, automatisation, drainage et hydrologie, évaluation de la conception des routes et des revêtements.

Il fournit une aide technique au personnel régional chargé de la planification et de la conception, sur les politiques de conception des nouvelles routes, l'utilisation de glissières de sécurité non standard et les politiques touchant le niveau de bruit. Le bureau a présidé le comité de révision des glissières de sécurité, qui a traité des questions suivantes: révision de l'efficacité des glissières de sécurité et approbation de leur maintien, solution apportée au problème de la rupture des poutres-caissons par fragilité (amélioration du matériel et des normes de fabrication et d'agrément pour l'acquisition de nouveau matériel), élaboration de nouvelles normes pour les terres-plein et organisation de colloques dans chaque région sur les dispositifs de sécurité à la lumière de l'évolution du poids et de la forme des véhicules.

Le bureau a également poursuivi son travail d'évaluation de nouveaux produits et fourni son aide aux industries et aux fabricants. Il a commencé à mettre en oeuvre la première étape du système d'appels d'offres, d'analyse et de paiements, et élaboré et mis à l'essai un système automatique de fournisseurs désignés, dont le fichier peut maintenant être consulté en direct.

Le personnel responsable des applications a révisé le manuel des normes de conception et le manuel sur l'évaluation des contrats, assuré un soutien technique pour l'application des politiques en matière de conception, de préparation de contrats et d'application des normes provinciales dans les contrats du ministère, en plus d'organiser des colloques sur le manuel de conception à l'intention des bureaux régionaux et de collaborer à un cours sur la conception des routes municipales.

Le personnel chargé des normes de conception des routes a réalisé le deuxième volume (électricité) du manuel

Section du contrôle des couloirs d'accès

La section est chargée d'élaborer les politiques touchant le contrôle des couloirs d'accès et leur compatibilité avec le réseau provincial de transport.

Au cours de l'exercice, elle a étudié 6 500 projets.

Autres activités:

1. Cartes provinciales sur le contrôle des couloirs d'accès: mise à jour des cartes PD-77-03 et ED-77-50, qui seront diffusées au cours de l'exercice 1986-1987.
2. Diffusion d'une politique sur l'expropriation des terrains domiciliaires.
3. Révision des directives sur les acquisitions anticipées.

— 17 plans à échelle moyenne (1:2000)
— 86 plans à grande échelle (1:1000 et 1:500)
— trois projets de coupe transversale.

Le personnel chargé de la télédétection a réalisé 896 m^2 de mosaïques et a traité 874 demandes de services d'imagerie, en plus de préparer 15 rapports sur des projets de télédétection et de photogrammétrie.

La section de cartographie a mené à bien trois importants projets au cours de l'exercice: la carte routière officielle de l'Ontario 1986-1987, la carte 1985 des aéroports de l'Ontario et le guide 1985 sur le transport urbain en Ontario.

La section a aussi traité 59 demandes gouvernementales de services cartographiques, nécessitant sur 334 nouvelles cartes de base et 169 reproductions sur film. Elle a aussi effectué quatre ventes de films de base au secteur privé.

technique standard portant sur les normes provinciales. Il poursuit ses travaux sur les autres normes qui doivent être publiées: les dispositions générales des contrats pour le manuel technique standard et le troisième volume (structures) du manuel de conception technique standard.

Les responsables de la gestion du système des normes provinciales ont fait paraître un belletin des normes techniques révisées et une brochure d'information indiquant la structure administrative et les membres des divers comités.

La réalisation des normes spéciales du ministère s'est poursuivie, et des méthodes sont en voie d'élaboration pour les définir et uniformiser la présentation des dispositions spéciales dans les documents d'appels d'offres de 1987. L'étude des normes spéciales élaborées dans les régions s'est poursuivie.

Le personnel chargé de la conception assistée par ordinateur a continué d'offrir son aide aux utilisateurs régionaux et municipaux et aux conseillers touchant les applications des systèmes techniques. La section a dispensé le dernier cours (région du Nord) du programme de base de planification et de formation aux applications de la conception assistée par ordinateur, et commencé dans toutes les régions des cours sur la modélisation et l'analyse des appels d'offres, en plus de publier une version révisée du manuel d'exmples des systèmes 050.

Le projet de conception assistée par ordinateur a été achevé, et le programme SYS 053 (mise à jour des sections transversales) peut maintenant être consulté de façon interactive dans toutes les régions. Les projets-pilotes de dessin assisté par ordinateur pour la planification et la conception des plans et devis sont en bonne voie dans la région Centre, ce qui devrait permettre d'évaluer cette technologie pour la production des plans et dessins techniques.

Des principes directeurs ont été publiés sur l'utilisation par les municipalités des ordinateurs du ministère, à la demande de l'Association des ingénieurs municipaux.

La section de drainage et d'hydrologie a terminé deux autres chapitres du manuel de drainage et en a révisé un autre. Parmi ses divers projets, soulignons une analyse de régression des dossiers hydrométriques de la province, qui permettra aux ingénieurs de disposér d'une nouvelle méthode pour le calcul des seuils d'inondation. Les logiciels HYCHAN et HYUNIT ont été révisés et une analyse des modèles de gestion des eaux pluviales a été entreprise pour déterminer la meilleure façon d'utiliser l'informatique pour la conception des égouts pluviaux. Le personnel a aussi terminé les travaux préparatoires d'élaboration d'un programme faisant appel à de nouvelles méthodes de conception des égouts pluviaux.

La section a collaboré étroitement avec d'autres ministères à l'élaboration d'un programme de gestion du drainage en milieu urbain et de principes techniques touchant la gestion des régions inondées. Pour sensibiliser davantage les ingénieurs régionaux à ces questions, elle a présenté dans la région Centre la première d'une série de conférences sur le programme fédéral-provincial de réduction des dommages causés par les inondations. Elle a aussi collaboré à la formation technique dans les régions, en organisant notamment sept ateliers de deux jours sur la conception des ponceaux et quelques colloques sur les politiques et lois ontariennes en matière de drainage.

La section de l'évaluation de la conception et du revêtement des routes a approuvé environ 115 critères de conception pour la construction des routes. Elle a aussi amélioré considérablement le système comptable des coûts unitaires adopté en 1984-1985 à partir des renseignements fournis par les régions. Il faudra d'autres travaux sur le terrain avant que le système puisse fournir aux cadres supérieurs des données fiables sur les prévisions budgétaires. La réorganisation des documents d'appels d'offres et des méthodes de révision a été entreprise dans une région et sera éventuellement effectuée dans toutes les régions. Elle devrait permettre d'améliorer considérablement la qualité des appels d'offres du ministère.

L'évalutation de la rugosité de la chaussée a été effectuée sur 10 000 km, soit la moitié du réseau routier provincial, par un entrepreneur à l'aide d'un appareil portatif dans le cadre de la mise en oeuvre du système de gestion des routes du ministère. Le reste du réseau sera étudié en 1986. Le ministère a fait l'acquisition d'un appareil analogue ultramoderne, conçu et fabriqué en Ontario, qui servira à des travaux de recherche et de comparaison.

Un appareil Mays a été utilisé pour évaluer la rugosité de la chaussée sur 3 900 km du réseau routier. Des études de résistance au dérapage ont été effectuées à l'aide d'une remorque spéciale à 158 endroits (11 500 tests) sur 2 540 km de routes.

La résistance hydraulique et hydrologique de 54 ouvrages d'art municipaux a fait l'objet d'études, et cinq ouvrages d'art sur les routes principales ont fait l'objet d'analyses à des fins de contrôle. Le manuel "A Guide to the Presentation of the Hydraulic Design of Municipal Structures" a été publié en vue d'uniformiser les données que doivent comporter les travaux de conception structurelle préparés par les entrepreneurs et les municipalités.

Bureau des biens

Le Bureau des biens est chargé de l'élaboration et du contrôle des politiques et méthodes touchant l'acquisition, la vente et la location de biens immobiliers.

Il s'occupe aussi d'analyser et d'approuver l'évaluation des biens d'une valeur importante, d'autoriser la nomination d'évaluateurs et de conseillers privés pour les transactions immobilières, et de coordonner, négocier et régler les cas d'arbitrage étudiés par la Commission des affaires municipales de l'Ontario et divers tribunaux.

Le personnel des cinq bureaux régionaux a négocié 561 règlements à l'amiable et procédé à 113 expropriations en vue de la réalisation de divers contrats.

Une somme de 11 252 728 $ a été consacrée à l'acquisition de terrains pour la construction de routes, et le ministère a aussi versé aux municipalités 879 680 $ pour l'acquisition de terrains en vue de la construction de voies rapides.

La vente de biens a rapporté 13 240 079 $, et la location 692 965 $.

Les évaluateurs du bureau sont chargés de la révision des évaluations des biens du ministère effectuées par le personnel régional et les évaluateurs privés.

Ils ont analysé 102 mémoires régionaux et effectué neuf évaluations pour la section d'arbitrage.

Ils ont aussi entrepris la révision de 19 évaluations régionales et terminé la révision de huit évaluations effectuées par des firmes privées et d'un certain nombre d'évaluations réalisées pour divers programes du ministère.

Le personnel a procédé dans trois régions à la révision des politiques d'exploitation régionale pour contrôler l'application des politiques et méthodes et fournir au personnel régional l'aide technique nécessaire.

Il a aussi réglé l'ensemble des demandes en attente (environ 65) présentées aux fins d'arbitrage au bureau d'indemnisation de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Au cours de l'exercice, 12 indemnités ont été versées et sept règlements ont été négociés.

Bureau de gestion des contrats

Ce bureau est chargé de l'élaboration des nouvelles politiques et méthodes touchant la gestion des contrats, l'assurance de qualité, et la gestion et la formation du personnel nécessaire aux activités de construction du ministère.

Voici quelles ont été ses principales activités:

— présentation d'un mémoire au cabinet pour l'adoption de la Loi de 1983 sur le privilège dans l'industrie de la construction;
— élaboration d'un système administratif en vue de l'application régionale de cette loi;
— élaboration de normes de rendement;
— contrôle des méthodes de gestion des contrats et de paiement;
— révision des contrats.

Le personnel a traité et préparé les documents finals d'appel d'offres pour 202 contrats et fourni aux entrepreneurs des avis officiels et des interprétations au cours des appels d'offres.

Il a vérifié les données à l'appui des paiements du ministère aux entrepreneurs régionaux pour 106 contrats d'immobilisations, 78 contrats d'entretien et 35 subventions.

Bureau des demandes de dommages-intérêts en génie et des évaluations

Ce bureau compte 33 employés et deux sections.

Section des évaluations

Le personnel a préparé des devis officiels pour 265 contrats d'une valeur globale de 232 424 843,75 $. Il a recommandé aux hauts fonctionnaires du ministère l'adjudication de 256 contrats et la non-adjudication de neuf contrats.

Il a aussi fourni aux bureaux régionaux des analyses comparatives des coûts de construction pour faciliter la négociation des contrats et assurer la construction économique des routes, en plus de fournir une aide technique aux groupes et comités internes et de collaborer avec les conseillers et les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux touchant les coûts de construction.

Section des demandes de dommages-intérêts en génie

Le personnel est chargé d'étudier les demandes de dommages-intérêts en génie présentées par les entrepreneurs par rapport aux contrats d'immobilisations et d'entretien, et de préparer à l'intention du sous-ministre des recommandations de règlement. Il aide également des directeurs régionaux à régler les demandes qui leur sont présentées et fournit sur demande au ministère, aux municipalités, aux conseillers et aux entrepreneurs les avis techniques nécessaires.

Direction de la recherche et du développement

La direction a mené à bien divers projets en vue d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la rentabilité des transports et des communications en Ontario. Par le biais du programme de recherche conjoint sur les transports et les communications, elle a aussi collaboré aux travaux de recherche des milieux universitaires et des spécialistes, comme on le verra dans les pages qui suivent.

Le recherche a porté sur deux domaines principaux:

1. collaboration accrue, par le biais de programmes stratégiques de recherche routière au Canada et aux États-Unis, avec les autres pouvoirs publics et les firmes techniques en vue de résoudre les problèmes d'intérêt commun;
2. utilisation accrue de la micro-informatique pour résoudre les problèmes techniques, appliquer plus efficacement les découvertes scientifiques et améliorer l'administration et la productivité.

Grâce à ces deux axes de recherche, la direction a pu tirer le plus grand parti possible de ses ressources limitées.

La recherche dépend cependant davantage de l'imagination que des ressources et des techniques. Elle est fondée sur la qualité des personnes, plutôt que sur celle des entreprises, et c'est la condition indispensable des progrès dont il est fait ici mention.

Application des technologies

Le personnel chargé de la mise au point et de l'administration des applications des technologies a poursuivi l'expansion de son système d'administration fondé sur la micro-informatique, qui intègre les données de gestion dans une base de données relationnelles. Il a pu ainsi traiter les données nécessaires à diverses fonctions telles que le contrôle des projets, le budget base zéro, les plans de travail annuels et les communications aux groupes externes. En étant mieux en mesure de s'adapter à l'évolution des circonstances, le personnel a accru son efficacité administrative et a pu répondre avec plus de souplesse aux initiatives de la direction.

Un projet pilote (le Service d'échange de renseignements techniques) a été mis sur pied en vue de constituer une banque canadienne de données (sources autorisées, bulletins de liaison, directives ministérielles, etc.) accessible à l'aide d'un ordinateur ou d'un système de traitement de textes ordinaire, sans frais interurbains.

Aide au comité des nouveaux produits: Les responsables ont commencé à introduire dans l'ordinateur principal du ministère le manuel des sources désignées, qui permet aux bureaux régionaux et de district d'avoir accès aux listes de produits et fournisseurs autorisés. Ils ont aussi, à titre expérimental, cherché à introduire ces données dans une banque de données relationnelles, qui permet de traiter l'information de façon plus efficace et économique à l'aide d'un micro-ordinateur.

Publications techniques: Le personnel a réalisé une centaine de rapports, documents techniques, présentations audio-visuelles et dessins techniques, et distribué aux parties intéressées des milliers d'exemplaires de rapports.

Une étude pilote a permis d'établir les avantages et de résoudre certains des problèmes que posent les techniques informatiques de publication, et la section a fait l'acquisition, vers la fin de l'exercice, d'un système de bureau pour l'impression au laser et le traitement des documents, qui accélérera la préparation des rapports, en plus d'améliorer leur qualité et d'en réduire considérablement les coûts.

Le personnel a aussi fait des essais de publication électronique en mettant sur pied une banque de données accessible par cadran, comportant les titres et un résumé des rapports, en collaboration avec les Télécommunications CNCP.

Bureau de recherche sur les ouvrages d'art

Le bureau a poursuivi son travail dynamique de recherche technique, comme en font foi les nombreuses invitations qu'il a reçues pour participer à des comités techniques et congrès internationaux, qui ont permis la publication de manuels sur divers aspects des ouvrages d'art.

Il a procédé à des essais de capacité de charge sur un nombre sans précédent de ponts (15), qui ont révélé que la plupart offraient une résistance de réserve supérieure aux limites déterminées par les analyses. Ce programme, unique au monde, a permis d'économiser des millions de dollars en permettant d'éviter ou de reporter des travaux de consolidation et de remplacement.

Le bureau a poursuivi ses recherches sur la mise au point de techniques de renforcement des ponts ne répondant pas aux normes. L'une de ces techniques porte sur le remplacement des dalles en béton détériorées des ponts à poutrelles d'acier par un tablier en bois lamellé précontraint assemblé aux poutrelles. Cette nouvelle technique, mise à l'essai sur un modèle réduit de moitié, a donné des résultats satisfaisants du point de vue des charges statiques et dynamiques.

Le bureau, déjà réputé pour son expertise des ponts en bois, des ponts à assise en acier et de la charge des véhicules, a poursuivi ses recherches dans ces domaines.

Recherche sur les revêtements

Participation internationale: Le personnel a accueilli des visiteurs d'Europe et d'Asie intéressés à ses travaux de conception et de recherche sur les revêtements, notamment aux systèmes de gestion des revêtements et d'obturation des fissures. Il a aussi participé à divers comités, notamment au comité stratégique sur la recherche routière, au comité national sur le rendement des revêtements à long terme, et au projet d'étude sur les revêtements et les poids et dimensions des véhicules de la RTAC.

Obturation des fissures: Des essais ont été effectués sur le terrain à l'aide d'appareils d'obturation manuelle des fissures, technique qui pourrait permettre d'accroître l'efficacité du personnel d'entretien des routes. Diverses conférences ont été données sur les techniques d'obturation de fissures au personnel régional et aux préposés à l'entretien, ainsi qu'à diverses sociétés techniques.

Dommages causés par les charges: Un appareil a été mis en place sur la route 7N, près de Toronto, pour recueillir des données sur les rapports entre la charge des axes des véhicules et les dommages aux revêtements. Les données recueillies ailleurs en Ontario par l'Alberta Research Council, dans le cadre de l'étude de la RTAC sur les poids et dimensions des véhicules, permettront également de mieux connaître les rapports entre la charge des véhicules et le comportement du revêtement.

Gestion des revêtements: Plusieurs études ont été effectuées sur les divers aspects des techniques d'évaluation et de gestion des revêtements classiques, et des recommandations ont été apportées touchant leur amélioration.

Évaluation informatique de l'usure: L'université de Waterloo a terminé son travail dans le cadre d'un projet d'élaboration d'algorithmes pour le traitement informatique d'images permettant de repérer les fissures et l'usure des revêtements sur un écran vidéo et d'évaluer ainsi l'état de la chaussée. Les principes de la méthode sont bien établis, mais d'autres travaux sont nécessaires en vue d'améliorer la rapidité et la fiabilité du système.

Additifs pour asphalte: L'université de Toronto a mené à bien un projet sur la stabilisation de la dispersion du polyéthylène dans les ciments asphaltiques. L'addition de polyéthylène pourrait accroître la résistance au défoncement et réduire les fissures procoquées par le retrait à basse température.

Recherche sur les systèmes de génie et de matériaux

Le personnel a aussi joué un rôle important, tant au Canada qu'aux États-Unis, dans les programmes de recherche routière stratégique, mis sur pied pour coordonner les activités de recherche et déterminer la meilleure façon d'attribuer les ressources consacrées à la recherche.

Protection cathodique: La protection cathodique des tabliers des ponts est une façon efficace et économique de les préserver. Cette technique permet aujourd'hui de protéger les infrastructures des ponts et les systèmes d'éclairage en béton armé. Le personnel a collaboré à la mise en oeuvre de cette technique par le biais de projets pilotes et de conférences, et par l'élaboration de méthodes standard. La National Association of Corrosion Engineers, du Texas, a procédé à une réimpression de notre manuel sur la réfection des tabliers des ponts, à l'intention de ses membres.

Projet DART: Le projet d'évaluation des tabliers des ponts par radar et thermographie a permis de mettre au point des appareils assurant une évaluation rapide de l'état des tabliers. Une fourgonnette munie d'appareils de détection très sensibles circule lentement sur le tablier, pendant que les ordinateurs du système analysent les données recueillies et font une évaluation provisoire de l'état du tablier. Les données peuvent être analysées plus en détail au laboratoire. sans être parfait, ce système permet une évaluation rapide, pratique et économique.

Méfaits de l'hiver: Un groupe de travail a étudié les problèmes particuliers causés par les conditions climatiques en hiver, notamment les méthodes permettant de réduire l'accumulation de la neige et l'efficacité et les effets des produits chimiques pour éliminer la glace.

Le personnel a collaboré étroitement avec le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation pour trouver des moyens de protéger les arbres fruitiers contre les projections de sel, et une méthode expérimentale faisant appel à l'osmose pour réduire la contamination par le sel de la nappe phréatique a été mise à l'essai aux installations de Baldwin. De nouveaux produits pour l'élimination de la glace, par exemple l'acétate de magnésium calcique et le Verglimit ont aussi fait l'objet d'études, qui se poursuivent.

Systèmes d'exploitation des voies publiques

Entretien: En raison de l'importance des travaux d'entretien pour la protection des voies publiques, de nombreux efforts ont été consacrés à l'analyse du système de gestion. Pour corriger les écarts relevés dans les données, de nouvelles méthodes ont été adoptées en vue d'améliorer les paramètres de la planification servant à l'évaluation de la production et de la productivité.

Éclairage: D'autres améliorations ont été apportées au programme informatique de conception de l'éclairage routier ILLUM1, élaboré par le ministère, qui a aussi élaboré une nouvelle technique de conception de l'éclairage fondée sur le contraste offert par une cible suffisamment importante. Cette nouvelle méthode pourrait accroître la visibilité et la sécurité la nuit. Ses avantages économiques n'ont pas encore été évalués, mais l'innovation en matière d'éclairage présente des possibilités très intéressantes.

Niveau de bruit: L'analyse du niveau de bruit des véhicules a montré que la plupart des problèmes sont causés par un nombre très restreint de camions (environ 3 pour cent de l'ensemble). Il a été établi que le rapport entre le bruit de la circulation routière et la valeur des propriétés était d'environ 0,5 pour cent par dB(A).

Aide au choix des dépenses d'immobilisations: Une étude a été achevée sur les coûts annuels de la réfection des revêtements, montrant que les décisions touchant les investissements en cette matière pourraient être fondées sur les principes d'un sain rendement économique. D'autres systèmes analogues sont en voie d'élaboration pour le financement de projets de transport intermodal.

Glissières de sécurité: Une étude sur la glissière de sécurité IBC installée sur la route 400 a été terminée, comportant des suggestions à l'entreprise sur la conception des extrémités. Cette glissière s'est révélée efficace, sans cependant constituer la solution la plus économique, selon les conditions locales et la conception globale.

Des améliorations ont aussi été apportées à la conception des socles d'éclairage et des glissières temporaires en béton sur les chantiers de construction.

Bureau de recherche sur les systèmes de circulation

Tout en concentrant ses travaux sur les systèmes de circulation, le personnel a aussi étudié d'autres domaines intéressant le ministère et apporté sa contribution à plusieurs organismes extérieurs.

Collaboration à des projets extérieurs: Sous l'égide de la RTAC, le personnel a participé à un projet de gestion de la circulation de l'OECD et organisé la rencontre de clôture à Toronto. À titre privé, il a collaboré à l'organisation et à la gestion du projet de construction au programme américain de recherche Strategic Traffic Research Program, et organisé un colloque sur les applications de la technique aux habitacles des véhicules.

Gestion de la circulation: Dans le cadre

de ses travaux de recherche et de mise au point de programmes de simulation de la circulation, le personnel a évalué deux nouveaux modèles de gestion de réseaux (CONTRM et SATURN), avec la collaboration de conseillers locaux. Il a amélioré un programme de simulation sur les autoroutes (FREQ7PE), qui fait présentement l'objet d'une évaluation par un autre conseiller.

Entretien: En collaboration avec la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, un projet a été mis sur pied pour étudier la faisabilité et la rentabilité des systèmes de télédétection des conditions climatiques et de l'état de la chaussée en vue d'améliorer les travaux d'entretien d'hiver. Le personnel a aussi réalisé une étude des coûts et avantages de l'utilisation du sel ou de l'acétate de magnésium calcique pour l'élimination de la glace.

Nouvelles technologies: Le personnel a continué de s'intéresser à un grand nombre de nouvelles techniques applicables à la gestion de la circulation, à l'entretien et à d'autres domaines, notamment les systèmes experts avec base de connaissances, le traitement d'images, les systèmes numériques de communications par radio et les systèmes de navigation et d'orientation routière.

L'entretien et l'exploitation des voies publiques

Direction de l'entretien

Cette direction regroupe le Bureau de la planification de l'entretien, le Bureau des opérations d'entretien, le Service de développement et de planification du personnel d'entretien et la Section des permis relatifs aux bâtiments et aux panneaux commerciaux.

Elle a pour mandat d'assurer la gestion des activités d'entretien des routes du ministère et d'assurer l'intégrité et la rentabilité fonctionnelle du réseau routier provincial. À cette fin, elle élabore des politiques et normes, répartit les ressources financières et assure l'orientation générale des activités d'entretien.

Au cours de l'exercice, la direction a fait l'objet d'une vérification par le bureau du vérificateur provincial dans le cadre de l'examen général des activités d'entretien du programme des routes provinciales. Les méthodes et contrôles de gestion ont été jugés appropriés dans la plupart des cas et diverses mesures d'économie ont été recommandées. La direction a déjà mis en oeuvre certaines suggestions présentées par le vérificateur pour renforcer les contrôles.

Bureau de la planification de l'entretien

Le bureau comprend la section de la gestion de l'entretien et la section des budgets, ainsi qu'un service de planification et d'analyse.

La section de la gestion de l'entretien a surtout cherché, après une période d'importantes modifications, à assurer la stabilité des systèmes informatiques. Elle a modernisé le processus de planification, récemment automatisé, pour accroître l'efficacité des rapports des districts sur leurs besoins annuels d'entretien. Elle a aussi amélioré ses méthodes d'information sur les travaux pour tenir compte de la privatisation accrue des activités d'entretien.

En plus d'évaluer l'efficacité des modifications récentes et de procéder aux redressements nécessaires, la section s'est aussi préoccupée de l'avenir. L'addition d'un analyste des systèmes informatiques à son personnel lui permettra d'utiliser au maximum le matériel informatique perfectionné qui devrait être mis en place dans les bureaux régionaux et de district au cours des prochaines années.

Au cours de l'exercice, elle a entrepris une étude, avec l'aide d'un conseiller, sur l'utilité du système de gestion de l'entretien pour les responsables des programmes. Cette étude n'est pas terminée, mais elle a déjà confirmé l'utilité du système pour le ministère, et ses conclusions devraient aussi confirmer l'importance de bien distinguer les fonctions stratégiques et le soutien à l'exploitation.

La section des budgets est chargée de présenter à la direction et aux responsables de la division des recommandations sur la répartition appropriée des fonds des sous-programmes entre les divers services régionaux et le bureau principal. Elle a déjà commencé à définir les besoins d'entretien à long terme du réseau routier pour mieux sensibiliser les cadres supérieurs et les organismes centraux aux priorités et aux besoins de financement.

La section de planification et d'analyse apporte une contribution importante à la planification stratégique du ministère en coordonnant le travail d'appui de la direction à cet égard. Elle a entrepris une étude sur les coûts fixes des travaux d'entretien d'hiver en vue d'en accroître la rentabilité et d'améliorer les méthodes d'établissement des budgets.

Bureau des opérations d'entretien

Le bureau comprend quatre services spécialisés: planification de l'aménagement paysager, travaux d'aménagement paysager, services spéciaux d'entretien et analyse des travaux d'entretien.

Le bureau s'occupe de l'élaboration et du contrôle des politiques et normes d'exploitation, assure le soutien et la formation technique et coordonne l'amélioration des méthodes administratives et d'exploitation.

Au cours de l'exercice, il a continué de jouer un rôle actif en participant à divers comités en vue de souligner les priorités d'entretien du ministère touchant la conception et l'application des normes, l'évaluation des nouveaux produits et techniques et l'étude des questions d'intérêt général.

Il a organisé des colloques à l'intention des superviseurs de l'entretien et des contremaîtres des travaux d'aménagement paysager, de peinture et de fabrication de panneaux. Il a aussi participé aux cours de formation sur l'entretien d'hiver dans plusieurs districts et organisé des cours à l'intention des municipalités sur l'entretien de la végétation en bordure des routes et les insecticides.

Depuis l'adoption de la loi sur le transport des marchandises dangereuses, le personnel a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration d'un programme de formation pour l'accréditation du personnel du ministère qui s'occupe des demandes de transport, de la manipulation et du transport des marchandises dangereuses.

L'évaluation du matériel de marquage routier s'est poursuivie grâce à la mise en place d'une section d'essais sur la route 401, à Toronto.

Dans le domaine des nouvelles technologies, le personnel a mis à l'essai le nouvel enrobeur d'entretien "Dynapac", de construction suédoise. Les essais se poursuivent sur diverses sections, et les premiers résultats sont très positifs.

En collaboration avec la Division des Communications du ministère, un nou-

veau système d'information sur l'état des routes a été élaboré et mis à l'essai dans quatre districts et trois municipalités. Ce système permet de disposer de données à jour et de prévisions météorologiques et de données sur les travaux d'entretien d'hiver et l'état des routes, ce qui permet au personnel d'entretien d'utiliser plus efficacement ses ressources avant et pendant les tempêtes.

L'étude sur l'utilisation du carex pour réduire l'érosion en est à la deuxième étape, et un projet de recherche a été mis sur pied en collaboration avec l'université de Guelph pour évaluer les techniques de plantation en bordure des routes.

Le service de planification de l'aménagement paysager a collaboré aux projets du programme d'immobilisations en procédant à l'inventaire et à l'interprétation des types de végétation et des critères esthétiques, aux stades des travaux préliminaires et de détail de conception. Il a notamment participé à l'étude des critères esthétiques pour l'aménagement du Loyalist Parkway et collaboré à 56 projets de conception. Il a aussi mené à bien 29 plans d'aménagement paysager (plantation d'arbres et d'arbustes) pour des routes récemment construites, portant notamment sur l'aménagement de la végétation pour rehausser l'apparence des échangeurs et servir de barrière contre le bruit.

Pour tenir compte de l'importance croissante qu'accorde le gouvernement au tourisme, le service a aussi entrepris la révision des aires de repos, de pique-nique et d'information en bordure de la route et élaboré une nouvelle méthode de rationalisation.

Pour répondre aux objectifs établis pour 1991 par la Loi sur la manutention de l'essence, il a mis sur pied un programme de remplacement ou de réfection des réservoirs souterrains de carburant.

Le service a aussi participé à un colloque sur l'entretien d'hiver à l'Université de Wisconsin, adopté de nouvelles directives sur le contrôle de l'épandage du sel sur les routes, élaboré un projet de plan d'urgence en cas de catastrophe nucléaire et participé au projet Exercise Pickering 85.

Service de développement et de planification du personnel d'entretien

Le service a participé à la planification, à l'orientation et à l'évaluation de sous-programme d'entretien du ministère. Dans le cadre de son mandat, il a orienté et coordonné l'élaboration et la révision des programmes, des manuels et des politiques de formation qui s'adressent au personnel d'entretien.

Il a élaboré trois programmes audio-visuels de formation (diapositives 35 mm et cassettes audio) sur l'entretien des ponts, l'entretien et la réparation des panneaux et l'entretien des accotements, à l'intention des patrouilleurs.

Pour répondre aux exigences de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, il a mis en oeuvre un programme de formation du personnel d'entretien sur les demandes de transport, la manutention et le transport des marchandises dangereuses.

Il a mené à bien des analyses ergonomiques en vue d'évaluer les connaissances et les aptitudes nécessaires que doivent posséder les patrouilleurs principaux et les superviseurs des patrouilleurs dans l'accomplissement de leurs tâches. Ces analyses serviront à la formation et au perfectionnement des titulaires de ces postes. D'autres évaluations analogues porteront sur d'autres postes.

Dans le cadre du programme d'action positive, le service a mis en oeuvre un plan visant à accroître le nombre de femmes affectées à l'entretien.

Le service collabore avec le OGRA à l'élaboration d'un programme d'accréditation à l'intention des surveillants des routes municipales.

Il a aussi mis à jour le plan à long terme touchant les ressources humaines, qui sert à assurer la gestion efficace des ressources humaines pour le sous-programme.

Section des permis relatifs aux bâtiments et aux panneaux commerciaux

Au cours de l'exercice, la section a délivré, par rapport à 1984, un nombre moins grand de permis relatifs aux bâtiments et à l'utilisation des terrains, aux voies d'accès, aux empiètements et aux panneaux commerciaux.

La valeur de construction des nouveaux permis relatifs aux bâtiments délivrés au cours de l'exercice est de 378 380 621 $.

La section a organisé un colloque à l'intention du personnel régional chargé de la gestion des couloirs. À cette occasion, le nouveau manuel du ministère sur les politiques et méthodes touchant les services généraux et les empiètements a été présenté aux participants.

La section fournit son soutien aux cadres supérieurs, aux cinq régions et aux 18 districts touchant les politiques, les méthodes et les aspects techniques, en plus de conseiller le bureau principal sur les services généraux relatifs aux emprises gérées par le ministère.

La politique du ministère sur les panneaux commerciaux est en voie de révision, en collaboration avec les municipalités, les chambres de commerce, les associations touristiques et les groupes intéressés.

La section a aussi élaboré les principes d'une entente qui permettrait à Bell Canada d'installer un système de fibres optiques sur les routes 401 et QEW.

Bureau du génie du matériel

Ce bureau comprend la section du nouveau matériel, la section de gestion du parc automobile, la section des archives et de l'administration, le garage du matériel du bureau de Downsview et le garage du gouvernement à Queen's Park.

Au cours de l'exercice, le personnel a fourni le matériel nécessaire aux utilisateurs du ministère et assuré la gestion et le contrôle du système informatique de gestion du parc automobile. Il a aussi fourni une aide technique, des cours de formation et des services divers aux clients du ministère et aux utilisateurs du matériel du ministère pour les aider à s'acquitter efficacement de leur travail.

Section du nouveau matériel

Le personnel a fait l'acquisition du nouveau matériel nécessaire prévu à son plan d'acquisition, dans le cadre d'un budget de 7 300 000 $.

Ce matériel comprend 73 voitures, 214 camions légers, 40 gros camions, quatre niveleuses et du matériel divers d'entretien des routes.

Le personnel a aussi fourni une aide technique:

- au bureau du transport maritime du ministère, pour l'aider à trouver un traversier pour Pelee Island;
- à un mission commerciale en Arabie Saoudite;
- à la Commission des parcs de la Communauté urbaine de Toronto, portant sur un système d'injection d'air susceptible de permettre l'exploitation de traversiers en hiver entre Toronto et les îles de Toronto.

Parmi les projets de construction importants de l'exercice, soulignons la construction de quatre pulvérisateurs de peinture pour les routes, deux grands et deux petits.

Dans le cadre de ses objectifs d'amélioration de la sécurité et de la productivité, le personnel a conçu et mis à l'essai deux prototypes d'ailes de chasse-neige.

Il a redistribué, mis au rebut ou vendu aux enchères le matériel désuet.

Il a aussi procédé à l'évaluation de nouveaux types de matériel, reçu la visite de fournisseurs et participé à des expositions commerciales et à des essais sur le terrain pour se renseigner sur le nouveau matériel.

Section de gestion du parc automobile

Le personnel a poursuivi son travail d'aide technique pour régler divers problèmes d'entretien et de réparation du matériel.

La compétition annuelle Safe Driving Roadeo, qui vise à promouvoir la sécurité auprès des opérateurs du matériel du ministère, a été couronnée de succès. Le gagnant de la course finale, organisée à l'automne 1985 à Downsview, a été Wilfred Girard (district de Cochrane).

Le personnel a publié et distribué une nouvelle édition du guide des opérateurs du matériel du ministère. Il a aussi fourni à la Direction de l'entretien l'aide nécessaire à la formation des opérateurs de matériel pour l'enlèvement de la neige et de la glace.

Dans le cadre du programme IDEA$ du ministère, il a procédé à l'évaluation d'une centaine de suggestions visant à améliorer l'utilisation du matériel et recommandé la mise en oeuvre de six d'entre elles.

Il a aussi poursuivi sa collaboration à la formation technique des travailleurs spécialisés du ministère, en organisant notamment deux colloques de trois jours à l'intention des superviseurs du matériel et des contremaîtres des garages régionaux.

Il a mis à jour et distribué les tarifs de location pour le matériel du bureau principal, des bureaux municipaux et de district, et fourni au besoin des renseignements complémentaires.

Il a aussi entrepris un projet important d'amélioration du système de gestion du matériel.

Section des archives et de l'administration

Au cours de l'exercice, cette section a assumé la responsabilité de l'administration du système informatique de gestion du matériel du ministère, qui relevait auparavant de la Direction des systèmes informatiques.

Elle a poursuivi la mise à jour des données du système, qui portent sur plus de 16 500 articles que l'on retrouve dans toutes les régions de l'Ontario, et préparé les rapports de gestion nécessaires au contrôle de l'exploitation de l'ensemble de ce matériel.

Le personnel offre aussi une aide administrative aux autres sections. Il vérifie les comptes, autorise les paiements et règle les problèmes qui surgissent avec les fournisseurs. Il s'occupe également du système de contrôle des dépenses budgétaires, pour favoriser la meilleure utilisation possible des fonds disponibles.

Garage du matériel du bureau principal

Le personnel entretient un parc de 160 véhicules pour le bureau principal, le ministère et la région du Centre. Ce parc comprend notamment des véhicules spéciaux, par exemple deux camions ayant une charge de 100 tonnes de blocs de béton, qui servent à la vérification des ponts, et un véhicule ("Inspector 50") comportant un dispositif spécial permettant d'inspecter la partie inférieure des ponts de façon efficace et économique.

Au cours de l'hiver, le personnel a poursuivi ses travaux d'enlèvement de la neige sur les voies d'accès et les terrains de stationnement du complexe de Downsview et des installations de la Sûreté de l'Ontario à Downsview, avant l'arrivée des employés.

Il a aussi vérifié, mis à l'essai et distribué le nouveau matériel aux utilisateurs du ministère.

Garage du gouvernement (Queen's Park)

Le personnel offre un service de voitures avec chauffeur aux clients de Queen's Park et leur assure un service d'entretien mécanique et d'appoint en carburant.

Il a mené à bien un important projet de réorganisation interne et d'amélioration des services aux clients, et obtenu l'approbation de travaux de rénovation des installations du garage, qui sont en cours de réalisation.

Bureau du génie et de la gestion de la circulation

Le bureau cherche à assurer la sécurité du public voyageur et l'efficacité du réseau routier par l'élaboration et l'application de politiques et normes appropriées, l'acquisition de données techniques et le soutien aux bureaux régionaux et de district, aux municipalités, aux divers offices des routes, aux services juridiques et aux tribunaux.

En plus de remplir ses fonctions techniques traditionnelles touchant l'analyse de la circulation, la signalisation, la conception et l'entretien des systèmes électriques et la gestion des données sur les accidents, le bureau accorde beaucoup d'importance aux applications des techniques de pointe par l'élaboration de projet touchant la gestion de la circulation et les systèmes de contrôle électronique.

Section des systèmes de gestion de la circulation sur autoroute

Les travaux d'implantation des systèmes de gestion de la circulation sur autoroute dans les régions de Toronto, Hamilton-Burlington et Ottawa se sont poursuivis au cours de l'exercice, et ont comporté notamment des travaux de construction dans la région de Hamilton-Burlington, des travaux de conception dans la région de Toronto et des travaux de planification dans la région d'Ottawa.

La fiabilité du réseau QEW de Mississauga, déjà vieux de 10 ans, a été accrue grâce à l'acquisition de nouveau matériel informatique et de modems de communication par câbles co-axiaux, de conception et de fabrication canadienne (Canadian General Electric).

Le système de gestion de Burlington a été mis à l'essai et est exploité 24 heures par jour, sept jours par semaine. Le système initial comportait un circuit fermé de télévision, une bande publique et une bande marine radio, des détecteurs de boucle, une signalisation à message variable, un centre de communication par câble co-axial et un ordinateur central situé au bureau de district de Burlington.

Le système assurait la liaison avec la Sûreté de l'Ontario, le Burlington Canal Lift Bridge et les organes d'information. Le système 170, de fabrication canadienne, a servi d'unité de contrôle pour l'acquisition sur place de données sur la circulation et au contrôle de certains dispositifs sur la route.

Dans ses travaux, la section a collaboré avec le secteur privé en faisant appel à des conseillers techniques à des entrepreneurs. Cette collaboration a favorisé la mise au point de nouveaux produits canadiens de haute technologie et a permis au secteur privé d'acquérir une compétence qui lui servira sur le marché canadien et dans le monde.

Section du génie électrique

Service d'entretien électrique

Une étude de faisabilité a été réalisée sur l'installation d'un système d'entretien électrique. Par la suite, un conseiller a été engagé pour élaborer ce système.

Une fois mis en place, ce système assurera la gestion informatique de l'entretien dans les districts de Burlington et Toronto.

D'autres projets ont porté sur la mise à jour des normes d'entretien électrique et la préparation de manuels d'entretien pour les systèmes de signalisation routière et d'éclairage. Le service d'entretien électrique fournit aux régions et aux districts l'aide technique nécesssaire, en plus d'assurer le suivi des activités d'entretien électrique des districts. Il organise un colloque annuel à l'intention des représentants des districts sur les méthodes d'entretien électrique.

Service de conception électrique

Les travaux de conception des normes et caractéristiques des systèmes d'éclairage surélevé ont été achevés, et les fabricants ont été choisis pour les principales composantes. La conception de plusieurs installations a été achevée et un manuel d'inspection et d'entretien a été réalisé pour assurer la qualité du matériel et des travaux de construction.

Les installations de vérification des systèmes d'éclairage ont été construites au centre d'examen John Rhodes et ont permis de mettre à l'essai des systèmes programmables d'éclairage des routes et d'effectuer des études de visibilité.

Des services de conception électrique ont été fournis pour plusieurs projets réalisés par le personnel du ministère ou des conseillers dans toutes les régions, à l'exception de la région Centre.

Service de contrôle électronique

Le personnel cherche à améliorer les logiciels et le matériel (modèle 170) servant à la signalisation routière, au système de gestion de la circulation sur autoroute et aux systèmes municipaux de signalisation routière. Des appels d'offres ont été lancés auprès d'entreprises canadiennes pour la fabrication d'appareils et de boîtiers pour le modèle 170.

Des études de faisabilité sur les systèmes municipaux de gestion de la circulation ont été entreprises à Sault Ste. Marie, Guelph et Peterborough, et l'implantation de ces systèmes a commencé à Windsor, Burlington et dans la région de Niagara. Le ministère a collaboré au perfectionnement de ces systèmes par la mise au point d'un système automatique de contrôle de la signalisation de génération 1,5 et d'un échéancier d'installation.

Service des signaux de circulation

Le personnel a mené à bien une importante étude, en deux parties, des signaux de circulation. Lors de la première partie de l'étude, les politiques et normes de signalisation pour les routes et les municipalités ont été révisées et communiquées aux régions en vue de leur application progressive au cours des six prochaines années. Ces travaux permettront d'améliorer la signalisation dans les municipalités et aux intersections. La deuxième étape a porté sur la mise au point d'une nouvelle politique de signalisations des attractions touristiques, qui comporte des critères plus souples de signalisation et une meilleure conception de la signalisation sur les routes provinciales. Cette politique sera mise en oeuvre au début de 1986.

Le personnel est en voie de terminer d'importantes révisions au manuel d'uniformisation des dispositifs de signalisation, qui sera distribué au début de l'été 1986. Il a aussi entrepris la révision complète du manuel sur les politiques touchant les dispositifs de signalisation.

Quelques projets spéciaux sur la signalisation et les nouvelles normes et politiques à cet égard ont été achevés ou sont en voie d'élaboration, notamment pour le Sgt. Aubrey Cosens V.C. Memorial Bridge, le Lake Superior Circle Tour, les hôpitaux, les centres-villes ou les secteurs commerciaux, les centres d'information touristique, la Great Sauk Trail et les terrains de pique-nique ne relevant pas du ministère. Le personnel a poursuivi ses travaux de conception dans d'autres secteurs touristiques en étudiant la possibilité d'utiliser la signalisation routière pour promouvoir le tourisme dans les municipalités et en analysant avec l'industrie touristique d'autres façons d'utiliser la signalisation routière pour promouvoir le tourisme en Ontario.

Section d'analyse et développement de la circulation

La section a terminé la mise à l'essai initiale de dispositifs surélevés de marquage routier et de repères visuels. Elle a aussi entrepris la révision de certaines politiques, achevé la mise au point d'un prototype de micro-processeur pour enregistrement de données sur le terrain et commencé sa mise en production, achevé l'automatisation de tous les postes permanents de comptage et mis en oeuvre un nouveau poste d'enregistrement et de traitement des données sur la circulation routière, en plus de poursuivre l'évaluation des glissières de sécurité.

La section a aussi terminé l'élaboration et la mise au point de systèmes informatiques locaux pour les sections régionales, cherché à mieux coordonner les travaux régionaux d'élaboration de logiciels, fait l'acquisition d'autre micro-ordinateurs de bureau et poursuivi ses travaux de révision du système d'enregistrement des accidents.

Les travaux d'analyse et d'élaboration de politiques ont porté sur la sécurité routière, notamment sue une meilleure coordination des travaux d'élaboration des énoncés de principe du ministère sur la sécurité routière, l'élaboration d'un programme de révision et de réfection des glissières de sécurité, et la participation aux travaux de l'Ontario Traffic Conference sur l'uniformisation des passages pour piétons dans les municipalités ontariennes.

Une aide technique et financière a été accordée aux municipalités dans le cadre du programme d'étude sur la circulation à Trenton, Mississauga, Brampton, London et Cambridge et dans la ville de Smiths Falls. Ce programme a été révisé et des projets d'études pour sa mise en oeuvre ont été rédigés.

Des enquêtes ont été effectuées pour un certain nombre de clients, notamment sur l'origine et la destination des véhicules à Windsor, Brampton et Haldimand-Norfolk, la circulation transfrontalière à Windsor et Sarnia, et sur les passagers qui empruntent l'aéroport international Pearson.

Section des signaux de circulation

Après plus de trois ans de travail, une version révisée du programme de contrôle des intersections pour l'appareil standard de contrôle modèle 170 du ministère est sur le point d'être distribuée. Le nouveau programme a permis de corriger certains problèmes de logiciel et d'apporter un certain nombre d'améliorations qui faciliteront le contrôle de la circulation et le travail des responsables des signaux aux intersections. Un manuel sur l'utilisation du nouveau programme 170 est en voie d'achèvement. Des cours de formation seront ensuite organisés dans chacune des régions pour en faciliter l'implantation.

La section a poursuivi ses travaux de vérification sur la précision du programme SSTOP, de conception canadienne, qui peut être utilisé sur micro-ordinateur pour l'optimisation des réseaux de signalisation. Ce programme, qui bénéficie de l'appui du ministère, est en voie de distribution. Il a été favorablement accueilli en Ontario, voire dans les milieux internationaux.

D'importants projets ont été mis en oeuvre en vue d'élaborer un appareil de génération 1,5 pour le contrôle informatique des réseaux de signalisation. Ce nouvel appareil devrait permettre de réduire le travail que représente l'harmonisation des signaux de circulation, en vue d'accroître l'efficacité générale des réseaux.

Sécurité et règlements

Division de l'application des règlements relatifs aux transports

Bureau du coordonnateur des ressources

Le bureau assure l'aide nécessaire à la gestion des ressources humaines et financières, dans le cadre du programme sur la sécurité et les règlements.

Les responsables financiers sont notamment chargés de l'élaboration du budget du programme, du contrôle des dépenses et de la perception des revenus, ainsi que de la gestion du système d'information comptable et des communications avec les responsables des divers programmes du ministère et des organismes gouvernementaux. Les responsables des ressources humaines sont chargés de collaborer au règlement des problèmes personnels, d'établir les méthodes et politiques de dotation en personnel, d'élaborer et mettre en oeuvre les plans à long terme et d'assurer la liaison avec les responsables des divers programmes du ministère et des organismes gouvernementaux.

Bureau d'amélioration des systèmes

Le personnel assure les services d'aide nécessaires à l'élaboration et à l'entretien des systèmes manuels et informatiques servant à l'immatriculation des véhicules et à la délivrance des permis de conduire. Son travail a surtout porté sur la mise en oeuvre du nouveau programme de délivrance de permis de conduire avec photo, l'élargissement des normes de mesure du temps et l'amélioration du système secondaire d'enregistrement des véhicules.

Direction de la conformité aux normes

Pour favoriser l'application uniforme dans les régions du programme de conformité aux normes, la Direction regroupe cinq bureaux: le Bureau des normes et politiques d'exploitation, le Bureau de renseignement et d'immatriculation des transporteurs, le Bureau des poids et dimensions, le Bureau des enquêtes spéciales et le Bureau des normes sur les véhicules.

Le personnel s'assure que le programme est conforme aux lois, politiques et méthodes en vigueur. Il fournit aux agents chargés de l'application des lois l'orientation nécessaire touchant la conformité aux normes et au Code de la route.

En outre, en collaboration avec les responsables de l'élaboration des règlements sur le transport, il s'assure que le programme répond aux besoins de l'Ontario et s'occupe des rapports avec les autres gouvernements et de l'échange de données sur la conformité aux normes. Il tient compte aussi des progrès techniques importants et des nouvelles initiatives de l'industrie des transports qui ont des effets positifs ou négatifs sur la mobilité des biens et des personnes en Ontario.

Pour accroître l'efficacité du programme, le personnel cherche à promouvoir les activités de formation et la collaboration avec les régions et l'industrie.

Bureau des normes et politiques d'exploitation

Le personnel est chargé de l'administration des politiques sur le transport des marchandises et des personnes sur les routes ontariennes. Au cours de l'exercice, son travail a surtout porté sur la formation du personnel du ministère touchant la nouvelle loi et les règlements sur le transport des marchandises dangereuses. En collaboration avec la Canadian Vehicle Safety Alliance, il a réalisé des progrès considérables en matière d'inspection des véhicules commerciaux.

Les administrateurs et les responsables des politiques ont collaboré au travail de recherche sur la modification des lois et règlements concernant les programmes d'inspection des véhicules et des transporteurs.

Le personnel fournit également une aide technique et des méthodes et normes d'exploitation pour l'interprétation des politiques du ministère sur les questions de réglementation. Les politiques et méthodes d'exploitation élaborées sont traduites en énoncés de politique.

Le personnel élabore, coordonne et organise des cours de formation à l'intention des agents locaux du ministère chargés de l'application des lois. Dans le cadre de ces programmes de sensibilisation, il élabore et distribue des affiches et dépliants d'information aux divers organismes fédéraux et provinciaux, à l'industrie du camionnage et aux administrations locales. Il fournit aussi des données techniques et des renseignements sur les programmes à l'industrie, aux organes d'information, au public et aux agents du ministère chargés de l'application des lois.

Bureau de renseignement et d'immatriculation des transporteurs

Le personnel est chargé du contrôle des certificats de conformité aux lois sur les véhicules utilitaires et sur les véhicules de transport en commun et à la loi fédérale sur le transport par véhicule à moteur, délivrés par la Commission des transports routiers de l'Ontario. Il délivre aussi les permis d'immatriculation et d'exploitation des véhicules munis d'un certificat de conformité, les permis spéciaux pour les véhicules et chargements surdimensionnés, les permis des postes d'inspection des véhicules moteurs, les certificats de conformité aux normes de sécurité et les vignettes d'inspection des véhicules à benne et des autobus, ainsi que les vignettes pour véhicules au propane.

Au cours de l'exercice, 4 666 certificats ont été délivrés par la Commission des transports routiers de l'Ontario. Le bureau a délivré 3 201 permis d'exploitation de véhicules utilitaires et de transport en commun, 67 440 plaques d'immatriculation et 4 392 permis spéciaux. Il a aussi délivré des permis à 10 660 postes d'inspection de véhicules moteurs (16 246 mécaniciens ont participé à ce programme), 1 199 260 certificats de conformité aux normes de sécurité, 152 059 vignettes d'inspection pour véhicules à benne et autobus et 24 920 vignettes pour véhicules au propane.

Les revenus de ces opérations s'élèvent à 12 094 044,96 $.

Bureau des poids et mesures

Le personnel a fourni des services de consultation aux groupes du ministère qui collaborent à la conservation du réseau routier, par son travail d'approbation des demandes de permis. Il s'occupe des véhicules et des charges excédant les poids et dimensions standard et renseigne les entreprises sur la façon de mieux profiter des installations de transport.

Il collabore aussi à l'élaboration des systèmes et du matériel nécessaires pour assurer le respect des normes sur les poids.

Réforme du camionnage et des règlements

Les règlements sur le camionnage font l'objet d'une révision importante depuis quelques années. En 1983, un comité formé de représentants de l'industrie du transport a présenté des recommandations dans son rapport "Responsible Trucking", proposant une nouvelle orientation en matière de réglementation.

Le gouvernement a appuyé la nouvelle orientation proposée, et l'exercice 1984-1985 a permis d'élaborer les mécanismes juridiques et administratifs permettant de la mettre en oeuvre. Ce travail a nécessité d'importantes consultations (envois postaux et mise sur pied de comités), notamment sur les points suivants: simplification de l'enregistrement, tests préalables, tests de compétence, location, enregistrement des opérateurs de véhicules commerciaux, tarifs, pouvoirs de la Commission des transports routiers de l'Ontario. Les consultations auprès de la Canadian Conference of Motor Transport Administrators ont permis de réaliser des progrès importants en vue d'une plus grande harmonisation des règlements entre les provinces canadiennes.

Le personnel a poursuivi son travail d'élaboration de politiques et méthodes sur le système d'enregistrement des opérateurs de véhicules utilitaires, en vue de permettre un meilleur suivi des dossiers des opérateurs touchant les infractions et le respect des normes.

Le personnel a mené à bien les travaux préalables de conversion du système d'immatriculation des véhicules utilitaires à une nouvelle terminologie standard, et envoyé par la poste les nouveaux permis proposés pour recueillir les observations des détenteurs de permis. Un grand nombre de ces permis ont été acceptés par les titulaires et enregistrés auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario aux fins de révision finale.

Le personnel a poursuivi son travail d'élaboration de politiques et méthodes sur le système d'enregistrement des opérateurs de véhicules utilitaires, en vue de permettre un meilleur suivi des dossiers des opérateurs touchant les infractions et le respect des normes.

Le personnel a mené à bien les travaux préalables de conversion du système d'immatriculation des véhicules utilitaires à une nouvelle terminologie standard, et envoyé par la poste les nouveaux permis proposés pour recueillir les observations des détenteurs de permis. Un grand nombre de ces permis ont été acceptés par les titulaires et enregistrés auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario aux fins de révision finale.

Le personnel a poursuivi son travail d'élaboration de politiques sur la nouvelle loi régissant l'industrie du camionnage, en s'inspirant des observations du public et des discussions sur le projet de loi déposé en 1984.

Bureau des enquêtes spéciales

Le personnel a joué un rôle de premier plan en matière de programmes et fourni des services directs dans le domaine des enquêtes spéciales, du contrôle des transporteurs et de la mise en application du sous-programme à leur intention.

Le bureau a consacré une partie importante de son temps à l'élaboration et à la mise en oeuvre de nouvelles méthodes d'enquête et de poursuite des contrevenants. Au cours de l'exercice, il a organisé deux colloques sur la réglementation du transport, l'un à l'intention des administrateurs de tout le Canada, l'autre à l'intention des responsables des enquêtes en Ontario. Il a aussi élaboré un programme de formation à l'intention des enquêteurs en vue d'uniformiser dans la province les normes touchant les enquêtes. Il a aussi procédé à des enquêtes complexes et délicates, à la demande notamment des cadres supérieurs et des régions, et mené des enquêtes dans les régions Nord et Nord-Ouest de l'Ontario, ainsi qu'à l'extérieur de l'Ontario pour le compte des régions.

Les préposés au contrôle des transporteurs sont chargés d'entreprendre contre les transporteurs des poursuites autres que juridiques, en s'adressant à la Commission des transports routiers de l'Ontario et par le biais d'audiences auprès du registraire. Ils collaborent activement à l'élaboration des politiques et méthodes touchant la mise en oeuvre du système d'enregistrement des opérateurs de véhicules utilitaires, et aident les responsables des systèmes dans la mise au point des méthodes de contrôle et des sanctions relatives au sous-système pour les transporteurs.

Au cours de l'exercice, le personnel a effectué 120 enquêtes spéciales, assuré la délivrances des assignations en dehors de la province, exécuté 30 mandats de perquisition et porté 132 accusations devant les tribunaux. Il a aussi entrepris 27 poursuites contre des transporteurs pour infraction aux lois sur les véhicules utilitaires et sur les véhicules de transport en commun, au Code de la route et à la loi fédérale sur le transport par véhicule à moteur.

Le bureau a aussi été réorganisé pour tenir compte de la mise en oeuvre prochaine du système d'enregistrement des opérateurs de véhicules utilitaires et des modifications administratives apportées au programme du ministère touchant la conformité aux normes à la suite des recommandations du comité de révision de la loi sur les véhicules utilitaires, de la commission Uffen sur la sécurité du camionnage, du comité sur le transport par autobus et de la nouvelle loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Bureau des normes sur les véhicules

Le personnel fournit au ministère des Transports et des Communications et à d'autres ministeres des services de consultation sur les politiques, les normes et la conformité aux normes.

Il a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration des nouveaux règlements sur l'inspection des véhicules et des normes nationales pour les véhicules commerciaux servant au transport des personnes et des marchandises. Il a aussi fait connaître son point de vue sur les modifications proposées aux normes fédérales sur la construction de nouveaux véhicules moteurs.

Le personnel a aussi collaboré avec les forces policières aux enquêtes sur les accidents mettant en cause des véhicules commerciaux lourds, servi de témoin expert dans les enquêtes du coroner et devant les tribunaux et tenu compte des recommandations des coroners.

Direction du développement des règlements relatifs aux transports

Bureau du développement et de la coordination de la sécurité routière

Le personnel est chargé d'améliorer la sécurité routière par la mise en oeuvre de mesures de promotion de la sécurité et l'élaboration de nouveaux règlements, et par le biais des services qu'il offre au coordonnateur de la sécurité routière.

Au cours de l'exercice, l'ivresse au volant est restée au premier plan de ses préoccupations. Le bureau a favorisé l'adoption des amendements au Code de la route qui ont eu pour effet de prolonger la durée de la suspension du permis de conduire des conducteurs en état d'ébriété qui enfriegnent le Code criminel ou qui conduisent sans permis. Il a aussi étudié diverses méthodes de dépistage et de traitement des conducteurs qui conduisent souvent en état d'ébriété.

En matière de perfectionnement des conducteurs, le personnel a analysé le profil des infractions et des accidents de divers sous-groupes de conducteurs et évalué l'efficacité des programmes de perfectionnement des conducteurs en vigueur dans d'autres provinces. Il a aussi entrepris une étude de prévision des accidents visant à déterminer la meilleure façon de dépister les mauvais conducteurs. Ces données permettront d'élaborer de meilleures méthodes pour dépister et traiter plus rapidement et efficacement les conducteurs qui présentent des risques élevés d'accident.

Au cours de l'exercice, un certain progrè a été réalisé dans le domaine de la sécurité à motocyclette. Le nombre total d'accidents mortels et de décès reliés à l'alcool chez les motocyclistes a diminué de 9 pour 100 par rapport à l'exercice précédent. Le personnel a collaboré à l'organisation d'un colloque sur la sécurité à motocyclette à l'intention des représentants du gouvernement, de l'industrie, des organismes de sécurité et des groupes intéressés. Cette rencontre a permis l'élaboration d'un nouvel examen d'aptitude plus complet pour la conduite d'une motocyclette, qui sera mis en oeuvre à titre expérimental en 1986, et la révision du manuel de 1986 à l'intention des motocyclistes.

Le personnel a aussi élaboré un nouveau formulaire sur les constats d'accident pour simplifier le travail des policiers et favoriser la collecte rapide et précise de renseignements. Ce formulaire sera mis à l'essai en 1986.

Le personnel a aussi publié et distribué les deux premiers documents d'une série de six dépliants portant sur la sécurité et les statistiques touchant les accidents et renseigné le public sur l'utilisation des dispositifs de sécurité à l'intention des enfants. Il a aussi collaboré avec divers organismes, l'entreprise privée et les groupes intéressés à l'élaboration et à l'évaluation de méthodes de promotion de la sécurité.

Bureau du transport par autobus

Au cours de l'exercice, le personnel a poursuivi son travail de coordination auprès du gouvernement, de l'industrie et des consommateurs sur l'élaboration d'une politique provinciale du transport interurbain par autobus. Par le biais du comité du transport par autobus, il a défini une orientation générale sur la réglementation du transport interurbain par autobus. Un groupe de travail restreint a revu les recommandations proposées par le comité et élaboré certains principes d'application à l'intention du gouvernment.

Le personnel a aussi étudié les questions suivantes: modernisation de la réglementation du transport par véhicule nolisé, analyse du rôle des sociétés de transport par autobus sur le marché du transport interurbain par véhicule nolisé, étude des services de circuits touristiques dans les municipalités et modification des mécanismes de révision et d'approbation des tarifs.

En collaboration avec Statistique Canada, le bureau a également mis sur pied une banque de données qui servira à l'élaboration et au contrôle des politiques. Cette banque est déjà en service, et le travail d'analyse et de préparation des rapports est en bonne voie.

Pour tenir compte de la crise qui touche les assureurs, le personnel a collaboré avec l'Ontario Motor Coach Association à une étude sur les diverses solutions possibles. Il a aussi participé à une analyse visant à aider le groupe de travail gouvernemental sur l'assurance dans sa recherche de solutions.

Bureau du transport par camion

Le personnel a continué de collaborer activement à la mise en oeuvre de la réforme des règlements sur le camionnage. La Loi sur le transport par camion vient replacer la loi sur les véhicules utilitaires. Des modifications seront aussi apportées au Code de la route et à la loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Dans le cadre de cette réforme, les droits d'immatriculation ne seront pas les mêmes pour des camions semblables appartenant à un transporteur privé ou à un camionneur indépendant.

Le personnel a aussi collaboré avec d'autres gouvernements en vue d'harmoniser sa réglementation avec celle des autres provinces dans le cadre de cette réforme. À cette fin, il a participé à des comités interprovinciaux et internationaux, notamment le CCMVTA.

Le personnel a aussi contrôlé la mise en oeuvre des recommandations de la Commission ontarienne de la sécurité du camionnage, présidée par M. Uffen.

Direction du contrôle et de l'immatriculation

Le personnel est chargé de promouvoir l'efficacité et la sécurité du transport des personnes et des marchandises en réglementant les qualifications des conducteurs et l'immatriculation des véhicules. À cette fin, il tient un registre des conducteurs et des véhicules, et renseigne les tribunaux, les organismes chargés de l'application des lois, les entreprises et le public sur les conducteurs et les véhicules. Il s'occupe aussi de la perception et de la comptabilisation des droits établis par voie de règlement.

La Direction a procédé à un remaniement géographique de ses activités. Les activités axées sur la production (permis et immatriculation, services financiers et services d'appui) ont été regroupées à Kingston, sous la direction du bureau d'exploitation. Les services d'entretien et d'appui (administration des permis, politiques d'exploitation, appui aux systèmes et perfectionnement des conducteurs) continuent d'être assurés au complexe de Downsview.

Bureau des politiques d'exploitation

Le personnel est chargé de répondre aux besoins des directions et des bureaux régionaux en évaluant les modifications à apporter aux politiques et méthodes d'exploitation, en élaborant et en mettant

en oeuvre de nouvelles politiques et méthodes d'exploitation, en définissant les besoins de formation et en cherchant à régler les difficultés qui se posent dans l'application des politiques. Il est aussi chargé de contrôler l'efficacité des sous-programmes relatifs aux conducteurs et aux véhicules, de recommander les mesures correctives à prendre lorsque les objectifs des programmes ne sont pas atteints ou respectés, d'élaborer un programme de révision des manuels sur les politiques et méthodes et d'établir les normes et objectifs des programmes.

Bureau du perfectionnement des conducteurs

Le bureau est chargé d'assurer le respect des normes établies pour la délivrance des permis de conduire et le contrôle du comportement des conducteurs, par le biais de la section du contrôle des permis de conduire et de la section des examens médicaux.

La section du contrôle des permis de conduire administre les systèmes de points de démérite et d'accréditation des apprentis-conducteurs, et s'occupe de la suspension et du rétablissement des permis de conduire.

La section des examens médicaux contrôle les rapports médicaux périodiques que doivent lui fournir les conducteurs pour garder la catégorie de permis qu'ils détiennent et ceux qui ne peuvent conduire un véhicule en toute sécurité en raison de leur état de santé. Elle est aussi chargée de la suspension et du rétablissement des permis de conduire pour raisons médicales.

Le bureau assure aussi au public, aux divers organismes et aux bureaux régionaux le soutien administratif nécessaire dans les cas complexes étudiés par les deux sections.

Bureau d'administration des permis et de l'immatriculation

Le bureau fournit au public un service d'aide en matière de lois, règlements, politiques et méthodes touchant les programmes provinciaux suivants: perfectionnement des conducteurs et délivrance des permis de conduire, permis de moniteurs de conduite automobile, permis de conduire et immatriculation des motoneiges, immatriculation des véhicules généraux et tout terrain.

Il fournit aussi des services de recherche sur les dossiers des conducteurs et des véhicules, à l'intention du public, des organismes d'application de la loi et des tribunaux.

Une unité spéciale du bureau délivre également les enregistrements à tarifs proportionnels pour les véhicules commerciaux, en application de l'Entente canadienne sur l'enregistrement des véhicules, et le bureau de Downsview s'occupe de l'enregistrement des véhicules et remorques destinés au transport commercial ou de passagers.

Bureau du réseau de soutien

Ce bureau offre des services techniques aux utilisateurs du réseau informatique d'immatriculation, contrôle le travail des fournisseurs et des organismes de services gouvernementaux, s'occupe des commandes de nouveau matériel et des essais, assure le contrôle des stocks de matériel et de son affectation, s'occupe de l'installation et de la relocalisation des bureaux de délivrance des permis et collabe à l'élaboration des politiques du ministère touchant ses mandataires et les relations commerciales.

En outre, il assure les contrôles financiers et budgétaires des coûts de location et d'entretien du matériel informatique et des réseaux de communication, et des paiements effectués aux fournisseurs pour les travaux supplémentaires.

Bureau de vérification des conducteurs et des véhicules

Ce nouveau bureau, récemment créé au sein de la Direction des permis et de l'immatriculation, devait entrer en activité en juillet 1986.

Il sera chargé de s'assurer que les données recueillies et les rapports financiers sont complets et exacts.

À cette fin,

- il effectuera la vérification des comptes et des sondages de conformité auprès du ministère et du secteur privé et des centres d'examen du permis de conduire;
- il signalera les lacunes du système de contrôle et d'exploitation;
- il établira un réseau de communication centrale entre le bureau principal et les régions, en vue de consolider les sous-programmes touchant les conducteurs et les véhicules.

Service de l'exploitation

Ce service est chargé d'assurer l'exploitation des bureaux de la Direction à Kingston et de fournir l'orientation nécessaire au personnel de soutien régional, aux bureaux d'immatriculation, au personnel des contrôles financiers et de la gestion des stocks, ainsi qu'aux bureaux des services d'appui.

Le Service de l'exploitation offre des services centralisés touchant la formation, le contrôle de la production et l'administration.

Bureau de gestion financière et du matériel

Ce bureau comprend deux sections:

Gestion financière: Cette section comptabilise l'ensemble des revenus provenant des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules, effectue les remboursements nécessaires au titre de ces deux programmes, contrôle le recouvrement des chèques sans provision et gère la banque de données des bureaux d'immatriculation et des centres d'examen du permis de conduire.

Gestion du matériel: Cette section s'occupe de la planification, des approvisionnements et de l'expédition des formulaires et du matériel touchant les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules.

Bureau des opérations d'immatriculation et de permis

Ce bureau comprend trois services:

Service d'enregistrement des accidents et condamnations: Ce service enregistre les condamnations des conducteurs et les rapports sur les accidents dans l'ensemble de la province.

Service central d'administration des permis: Ce service délivre les permis obtenus dans les centres d'examen du permis de conduire et assure les services postaux suivants touchant les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules: corrections, annulations, remplacements, modifications d'adresse ou de nom, demandes de permis, de transfert et de plaques personnalisées.

Service de renouvellement des permis: Ce service s'occupe du renouvellement par la poste des permis de conduire et des plaques d'immatriculation qui ne nécessitent pas l'envoi d'une photo. Il traite également les chèques sans provision et les amendes impayées.

Les bureau compile aussi les statistiques nécessaires au divers rapports du ministère.

Service de soutien aux bureaux locaux

Ce service assure des communications directes centralisées entre les organismes de délivrance des permis et les centres d'examen du permis de conduire touchant l'interprétation des méthodes, règlements et politiques. Il collabore également avec un groupe de soutien technique pour résoudre les problèmes qui se posent touchant le matériel, les logiciels et les réseaux de communication.

Ses installations de contrôle d'accès aux ressources lui permettent d'assurer la sécurité du réseau informatique de données touchant les véhicules.

Il offre aussi un soutien administratif aux bureaux d'immatriculation et des permis, leur signale les erreurs comptables et met en oeuvre les mesures nécessaires pour la correction des méthodes.

Il offre enfin l'aide et l'orientation nécessaires aux bureaux qui éprouvent des difficultés dans leur utilisation du système informatique d'immatriculation des véhicules.

Bureau des services de soutien

Ce bureau assure l'aide nécessaire à l'exploitation du bureau de Kingston et offre des services d'introduction de données, de distribution postale, de microfilms, de recherche documentaire et de traitement de textes. Il s'occupe aussi de l'élimination des plaques d'immatriculation et des documents hors service.

Finances et l'administration

Direction des immobilisations dans le domaine des transports

Il vérifie également les rapports financiers quotidiens des bureaux des permis et d'immatriculation, et la conformité des politiques et méthodes touchant les permis et l'immatriculation, pour s'assurer que les données des rapports et des systèmes sont exactes.

Elle regroupe trois bureaux: le bureau de la planification du programme des routes, le bureau de l'administration du programme des routes et le bureau des investissements d'immobillisations.

Bureau de la planification du programme routiers

Le bureau est chargé de la planification et de la coordination du programme provincial de construction routière. Il s'occupe notamment de l'élaboration du plan à long terme de construction de routes et des besoins en matière de réseau routier, de l'élaboration des priorités touchant les infrastructures, de la coordination et de la synthèse des données de planification et de la gestion de la planification stratégique du programme provincial.

Dans l'élaboration des priorités touchant les infrastructures, le groupe d'analyse des priorités l'étudie l'état actuel des routes et les inégalités entre les régions, prépare des prévisions sur les travaux de réfection et recommande au gouvernement des orientations et des priorités en vue d'une rentabilité maximale. Il s'occupe aussi d'évaluer les coûts des divers projets et les avantages de leur réalisation, ce qui sert de base à l'établissement des priorités.

Le groupe d'analyse du réseau routier a entrepris une étude sur l'évolution future du réseau routier de l'Ontario. Il contrôle la capacité des diverses parties du réseau et les services offerts, évalue les besoins d'expansion et conseille les cadres supérieurs sur les travaux d'expansion nécessaires, en plus de s'occuper des questions relevant des divers paliers de l'administration par l'élaboration d'un plan de gestion du réseau routier.

Le personnel des systèmes informatiques assure la collecte et le traitement des données sur le réseau routier et ses utilisateurs, nécessaires à la planification et à la gestion. Ces données sont généralement publiées à l'intention du public, notamment dans les documents "Highway Distance Table" et "Traffic Volumes Report".

Le directeur du bureau de la planification du programme des routes est le coordonnateur du comité provincial du programme des routes. Le personnel collabore au travail de ce comité en préparant à son intention divers rapports et études sur l'état du programme et en lui assurant des services de gestion.

Le personnel s'occupe également de diverses analyses: perspectives financières, perception du public, priorités gouvernementales, ressources humaines, technologie de l'information, orientations stratégiques, privatisation, et études diverses nécessaires à l'élaboration du plan à long terme toucnant les immobilisations, l'exploitation, l'entretien, la conception et l'administration. Plusieurs sections du plan à long terme comportent des orientations quinquennales permettant de s'assurer que les produits et services prévus répondent aux besoins futurs.

Bureau de l'administration du programme routier

Le bureau est chargé de l'administration du programme routier de la province, notamment des services de planification de l'exploitation, du programme de construction, de l'établissement des budgets et du contrôle des dépenses de construction.

Le personnel a poursuivi l'élaboration d'une méthode de gestion et de planification de l'exploitation pour l'ensemble du programme provincial. Il assure aussi des services de soutien à divers autres programmes tels que ceux de la Commission des travaux routiers de l'Ontario, du Comité de la gestion des structures et de la Direction de l'entretien.

Un plan pluriannuel assure la gestion des données relatives au contrôle des immobilisations nécessaires aux besoins. Le rapport annuel sur les projets de construction fournit au public et à l'Assemblée législative un résumé de l'évolution annuelle du programme de construction.

Le personnel assure la coordination et le contrôle des dépenses de l'exercice et en fait périodiquement rapport aux cadres supérieurs. Il prépare les avis d'appels d'offres et les communique à l'Assemblée législative et aux médias d'information.

Il prépare aussi des états financiers spéciaux sur les travaux de construction exécutés pour le compte du ministère du Développement du Nord et des Mines.

Divers ordinateurs scientifiques servent au contrôle de chaque projet. Les échéanciers de construction fondés sur la méthode du cheminement critique sont généralement fournis aux soumissionnaires pour les projets importants. Le bureau est en voie de moderniser ses systèmes informatiques de gestion, notamment son progiciel d'évaluation des ressources de construction et son système de prévision de dépenses. L'adoption d'un langage informatique de troisième génération (FOCUS) et l'utilisation accrue de la bureautique lui donnera toute la souplesse nécessaire pour disposer des données requises pour la prise de décisions.

Bureau des investissements d'immobilisations

En raison des contraintes budgétaires, les décisions touchant les investissements d'immobilisations doivent être prises avec le plus grand soin. Le bureau des investissements d'immobilisations a été créé pour favoriser ces décisions et coordonner les données générales nécessaires aux cinq programmes relatifs au transport: réseau provincial, transport provincial, transport aérien, routes municipales et transport municipal.

En raison de l'importance accrue accordée à la gestion des immobilisations en matière de transport, il importe de disposer de données et d'analyses comparatives sur les investissements d'immobilisations et leurs avantages possibles. Le bureau recueille donc des données consolidées de planification et de gestion sur les investissements d'immobilisations effectifs et prévus en matière de transport. Il a élaboré des méthodes d'analyse permettant de disposer des données techniques appropriées.

Il a aussi élaboré un nouveau système d'évaluation des priorités en fonction de plusieurs critères, permettant de déterminer les priorités techniques de tous les projets d'investissement. Ce système, qui fait appel à la micro-informatique, permet de disposer des analyses nécessaires aux décisions à prendre touchant les investissements. Ses applications sont actuellement mises à l'essai.

Direction de l'informatique

Les dépenses totales des services informatiques s'élèvent à 26 500 000 $ pour l'exercice, soit une légère diminution par rapport à l'exercice précédent. Le coût des services informatiques fournis par le ministère des Services gouvernementaux a pu être réduit considérablement grâce aux mesures prises par ce ministère et à la négociation d'un contrat à prix fixe pour les systèmes d'immatriculation et de délivrance des permis de conduire, qui représentent un volume important.

Le ministère a négocié avec le ministère des Services gouvernementaux une entente portant sur l'ensemble des opérations pour l'exercice 1986-1987, établissant les besoins du ministère pour le traitement par lot et en temps partagé, ainsi que pour les services directs.

À compter du 1er avril 1986, à la suite de remaniements importants au sein de la direction, le bureau régional des services de liaison et de production deviendra le bureau d'aide à la clientèle et ses activités seront davantage axées sur l'appui aux utilisateurs finals des services informatiques du ministère. Un certain nouveaux services seront également mis sur pied, par exemple un service de soutien pour les opérations effectuées par ces utilisateurs sur le système principal.

Un nouveau bureau de gestion des banques de données a été mis sur pied pour gérer l'ensemble des banques de données du ministère qui font appel aux logiciels pour traitement sur système principal tels que IMS, System 2000 et FOCUS.

Le nombre total de périphériques est resté à 121, malgré le transfert de six appareils et d'une partie du personnel à la Direction des permis et de l'immatriculation, et d'un employé au bureau des routes municipales. L'augmentation du nombre de micro-ordinateurs (environ 300) a permis de transférer certaines applications du système principal sur des micro-ordinateurs et d'élaborer de nouvelles applications (par le personnel de la Direction des systèmes informatiques et les utilisateurs finals). La Direction a assuré le recrutement et la formation des techniciens nécessaires à ces activités.

Les recommandations découlant d'une étude sur la sécurité informatique au ministère sont en voie d'application, et un poste de coordonnateur à temps plein de la sécurité a été créé pour assurer la coordination du programme de mise en oeuvre. Les plans d'urgence ont été élaborés et mis à l'essai pour les principaux systèmes du ministère (systèmes d'immatriculation et de délivrance des permis, système de gestion de l'exploitation, System 270).

L'achèvement de ces plans et d'un plan d'urgence global pour le ministère est prévu pour le début de 1987.

Une importante étude de planification sur les techniques informatiques a été entreprise à l'automne 1985, pour faire suite à une série de colloques de sensibilisation des cadres supérieurs du ministère. Cette étude devrait permettre d'élaborer pour chaque ministère un plan à long terme pour les techniques informatiques et un document d'orientation politique et stratégique pour l'automne 1986.

Bureau des systèmes de réglementation

Les responsables de l'administration du Code de la route, de la Loi sur les véhicules utilitaires et des divers règlements peuvent compter sur quatre systèmes informatiques pour les permis et l'immatriculation, l'enregistrement des véhicules, les données sur les accidents et l'immatriculation des transporteurs.

Ces quatre systèmes comportent plus de 100 sous-systèmes opérationnels. Les systèmes de délivrance des permis et des immatriculations et d'enregistrement des véhicules ont été particulièrement actifs. Les responsables ont passé beaucoup de temps à la mise au point finale du système d'enregistrement des véhicules et ont pu assurer le niveau de service attendu par le public, la police et les tribunaux.

Voici quelques-unes des principales activités du bureau:

- mise en oeuvre d'un système de permis de conduire avec photo pour les 6 000 000 de conducteurs de l'Ontario;
- mise en oeuvre de la première étape d'un nouveau système de gestion du matériel;
- travaux préliminaires de conception d'un nouveau système pour les transporteurs dans le cadre du projet de mise en oeuvre de la réforme des règlements sur le camionnage;
- mise en oeuvre d'améliorations importantes au système d'enregistrement des véhicules;
- réorganisation technique des banques de données du système d'enregistrement des véhicules, qui sont parmi les plus importantes au Canada;
- transfert de la technologie sur chargeur 3350 au chargeur 3380 pour l'importante banque de données sur les conducteurs et les véhicules, pour une plus grande efficacité et une meilleure utilisation de l'espace;
- conversion de tous les systèmes d'application (transfert du système MVS/OS au système MVS/XA).

Bureau des systèmes de transport

Le bureau assure les services de conception, d'élaboration, d'entretien et d'appui informatique à trois programmes du ministère: routes provinciales, transport provincial et transport municipal. Ces services s'appliquent aux activités suivantes du ministère: gestion de la circulation, planification du transport, subventions au transport municipal, hydrologie, conception des routes, conception des ponts, gestion du matériel technique, construction, évaluation et recherche technique.

La banque des systèmes d'ingénierie du ministère a été largement utilisée par les entreprises de conseillers techniques et les municipalités. Le bureau a aussi assuré des échanges de données et de logiciels avec d'autres organismes gouvernementaux, les universités et les concepteurs de systèmes.

D'importants projets ont aussi été réalisés:

- L'efficacité du système de conception des routes a été accrue grâce à l'utilisation de terminaux graphiques interactifs permettant aux concepteurs de visualiser les sections transversales des routes. Ces terminaux de conception assistée par ordinateur permettent de remplacer les données numériques par des représentations graphiques. Les terminaux fournissent automatiquement les sections transversales à partir des modèles standard du ministère en fonction des divers types de sol et de la topographie des diverses régions.
- La première étape de mise en oeuvre du système d'analyse de ponts modulaires, qui vise à favoriser l'application du nouveau code ontarien de conception des ponts et à réduire les coûts d'entretien des systèmes, a été achevée. Ce nouveau système modulaire pourra remplacer une vingtaine de programmes existants de conception de ponts ne nécessitera plus que la révision d'un seul système plutôt que de 20. Comme ce nouveau système est très complexe, sa mise en oeuvre se fera par étapes. Au cours de la première étape, on procédera à l'analyse de la capacité de charge des structures des divers matériaux et sections transversales, à l'analyse des ponceaux d'après les normes du nouveau code de conception des ponts et à l'analyse des ponts dont la construction ne nécessite qu'une seule étape.
- Des travaux de planification ont été entrepris visant la modernisation des systems de gestion des routes municipales, qui permettent au ministère

d'attribuer des subventions aux municipalités pour l'amélioration des routes. Ces travaux d'analyse nécessitent l'évaluation de chaque section de route dans chacune des municipalités de l'Ontario. L'évaluation est ensuite acceptée par les ingénieurs des municipalités respectives et du ministère. Les subventions dépendent non seulement de l'état de la route, mais de l'importance de la circulation, de la collectivité locale, des entreprises industrielles et commerciales, et d'un certain nombre d'autres facteurs.

— Cette évaluation fait appel à l'inventaire informatique de chacune des rues et des routes de la province. Les dossiers correspondants permettent de disposer de tous les éléments nécessaires à l'évaluation de chaque section de route et à l'attribution des subventions. Des sous-programmes comptables assurent ensuite le contrôle des subventions accordées et des dépenses effectuées par les municipalités.
— Ce nouveau système permettra de disposer de tous les éléments nécessaires à une meilleure évaluation du caractère équitable des mécanismes actuels. Il assurera aussi une collaboration plus étroite avec les municipalités et fournira une idée plus juste de leurs besoins et de leurs fonds. Un appel d'offre a permis de retenir les services d'une firme de conseillers, chargée de collaborer avec le ministère à l'étude de faisabilité du nouveau système.
— La mise en oeuvre d'une banque de données sur les matériaux techniques permettra d'assurer la qualité des ponts et des routes que le ministère construit et entretient. Les données portent sur le béton, l'asphalte, le sable, le gravier et les sols. Ces matériaux ont été mis à l'essai au préalable ou en cours de construction, de façon à apporter sans délai les correctifs nécessaires. Un inventaire a été fait des matériaux techniques des divers fournisseurs et de la qualité de leurs produits. L'origine des matériaux utilisés pour chaque route ou structure a également été enregistrée.

Ce système est facile à utiliser, et des écrans pilotés par menu permettent de le mettre à jour ou d'y avoir accès dans tous les bureaux régionaux du ministère.

Bureau des systèmes de renseignements de gestion

Le bureau assure au programme des finances et de l'administration du ministère des services de conception, d'élaboration et d'entretien, ainsi que des services d'appui.

Il dispose d'environ 40 systèmes opérationnels pour les activités financières, la gestion des projets, la gestion de l'exploitation, la gestion du matériel du ministère, l'entretien, l'inventaire des routes provinciales, les ressources humaines, le budget par centres de responsabilités et le système comptable de la Direction des systèmes informatiques. Les utilisateurs ont un accès direct à tous les systèmes par le biais de leurs propres terminaux informatiques.

Le système de micro-ordinateurs a permis de remplacer cinq applications de l'ordinateur principal.

Voici les principaux projets menés à bien:

— Le système non ordonné de paie, qui était utilisé depuis 17 ans, a été remplacé par un système relié au système IPPEB du ministère des Services gouvernementaux. Ce nouveau système permet au personnel régional d'enregistrer et de contrôler directement les données.
— Le système de gestion de l'entretien des routes a été amélioré grâce à l'introduction de données sur la planification. Un système pilote a été mis en oeuvre en vue d'évaluer l'utilité des micro-ordinateurs portatifs pour l'enregistrement de données sur l'entretien des routes.
— Le système de gestion de l'exploitation a été amélioré par l'addition à la banque de données de données détaillées sur les dépenses, en vue de fournir des données à jour aux cadres et aux autres systèmes financiers.
— Le système d'inventaire des ressources humaines a été mis à jour, pour pouvoir offrir des renseignements plus complets et des données courantes toutes les deux semaines.
— Le système de gestion de données sur les projets été mis en oeuvre en juillet 1985. Les méthodes de traitement en direct et par lot permettent de disposer de données sur tous les projets de construction de route du programme quinquennal. Le système dispose d'un mode de simulation permettant de connaître l'évolution des projets en fonction des années et des changements dans les priorités ou les budgets.
— Le système de contrôle des indemnités d'accident du travail a été amélioré et peut fournir de nouveaux rapports et des données en direct. Il a fait l'objet de révisions techniques et des recommandations sont en voie d'élaboration sur son optimisation et la préparation d'analyses statistiques.
— Le système d'analyse pour la réfection des routes dispose des données nécessaires et a été mis en service.

Bureau de soutien technique et de la planification

Ce bureau fournit divers services de soutien technique aux cadres supérieurs du ministère et aux bureaux de planification de la Direction: planification stratégique, élaboration des politiques, études de faisabilité, acquisition de matériel, évaluation du matériel et des logiciels, traitement par micro-ordinateur, par l'ordinateur principal et traitement réparti, réseau de communication, aide technique et soutien opérationnel pour les réseaux OMS et VRS.

Voici quelques-unes de ses principales réalisations:

— La section de la planification des systèmes a collaboré à la constitution d'un groupe de travail du ministère, chargé d'élaborer un plan stratégique d'ensemble pour l'utilisation des techniques informatiques.
— Une étude a été achevée sur la conception d'une installation générale de traitement réparti.
— Une étude a été achevée sur les besoins en matière d'installations de calculs techniques.
— Une étude de faisabilité a été entreprise pour la Direction sur un ordinateur de mise au point de systèmes spécialisés.
— La section d'appui à la mise au point de systèmes a assuré la coordination de la mise en oeuvre des systèmes MVS-XA et ISPF, qui fourniront un meilleur service aux utilisateurs de l'ordinateur principal du ministère.
— La section d'appui technique a aidé les bureaux du ministère à faire l'acquisition de 127 micro-ordinateurs, ce qui porte le nombre total de micro-ordinateurs à près de 300.
— Une amélioration importante a été apportée au réseau de communication de données du système d'enregistrement des véhicules, pour tenir compte de l'implantation du nouveau système de permis de conduire avec photo.
— Un projet-pilote d'installation de 26 postes de travail commandés par micro-ordinateur a été mis sur pied, en vue d'étudier la technologie des réseaux locaux et son efficacité en bureautique.

Bureau des services de production et de liaison régionale

Le bureau joue deux rôles distincts: il fournit une aide aux utilisateurs finals et un soutien à la production pour les systèmes de traitement par lot du ministère.

Aide aux clients

Le personnel fournit une aide technique aux clients du ministère qui utilisent ses logiciels complets, en vue d'accroître leur productivité, leur efficacité et leur autonomie.

Le centre de ressources en micro-ordinateurs, qui relevait du bureau de soutien technique et de la planification, a été transféré au bureau des services de production et de liaison régionale. Ses effectifs ont été accrus et il comporte maintenant des micro-ordinateurs compatibles avec les ordinateurs IBM, un ordinateur Macintosh, un périphérique et un certain nombre de terminaux. Il dispose aussi d'installations de formation et fournit aux clients des installations pour l'évaluation des logiciels, une aide technique

et un soutien continu.
— Un sondage réalisé pour connaître les besoins des clients a révélé que les micro-ordinateurs étaient plus rentables et que les clients préfèrent y recourir pour un grand nombre d'applications, plutôt que de faire appel à l'ordinateur principal.

Aide à la production

Comme le ministère entend remplacer progressivement le traitement par lot par le traitement en direct, l'aide à la production a été transférée au service de l'aide aux utilisateurs et ne comprend plus que les groupes suivants:
— Le groupe d'introduction des données, qui ne compte que six opérateurs et utilise une unité d'enregistrement direct sur disque pour convertir les documents et assurer leur lecture directe par l'ordinateur.
— Le group de traçage automatique, qui réalise des dessins techniques pour les projets de planification et de construction de routes.
— Le groupe de soutien en matériel, qui s'occupe des terminaux et périphériques compatibles avec l'ordinateur IBM 3270 et d'un grand nombre de micro-ordinateurs (272).
— Le groupe des systèmes de production, qui collabore avec les bureaux de mise au point de systèmes de la Direction des systèmes informatiques à la mise sur pied de systèmes pour la production et le contrôle de l'accès à l'ordinateur principal.

Direction des ressources humaines

La Direction a procédé, en juin 1985, à un remaniement visant les objectifs suivants:
— améliorer la gestion en regroupant les services offerts aux cadres du bureau principal;
— mettre sur pied un service régional de consultation;
— favoriser la coordination des activités d'exploitation et uniformiser les méthodes;
— bien distinguer l'élaboration des normes et politiques des activités d'exploitation;
— améliorer la recherche, l'innovation, l'élaboration des politiques et les activités de révision;
— coordonner et améliorer les méthodes de gestion et de planification;
— améliorer le cadre général de travail.

La direction regroupe cinq bureaux, qui relèvent du directeur: le Bureau des opérations des ressources humaines, le Bureau des politiques et initiatives, le Bureau des relations de travail, le Bureau du développement et de la planification des ressources humaines et le Bureau de la santé et de la sécurité au travail.

Voici quelles ont été les principales réalisations de l'exercice:
— regroupement des services généraux offerts aux cadres du bureau principal;
— établissement d'un service régional de consultation à l'intention des services du personnel des diverses régions;
— élaboration et mise en oeuvre d'un programme de formation en relations humaines à l'intention des superviseurs;
— publication du bulletin "Perspective" sur les relations humaines;
— élaboration d'un programme général de planification à long terme des ressources humaines;
— organisation d'ateliers sur la préretraite;
— mise en oeuvre d'un processus de planification stratégique;
— programme de planification de l'exploitation;
— publication d'énoncés politiques touchant les ressources humaines sur les affectations temporaires, les conflits d'intérêt et les absences pour raisons de mauvais temps;
— publication de directives sur l'amélioration de l'assiduité;
— amélioration du cadre général de travail.

Bureau des opérations des ressources humaines

Ce bureau comprend trois sections: les Services des ressources humaines (Downsview), les Services consultatifs régionaux et l'Administration des dossiers et des avantages sociaux.

Services des ressources humaines (Downsview)

Cette section regroupe les services des ressources humaines: classement, dotation en personnel, relations avec le personnel et gestion de la paie. Les anciens services spécialisés de la dotation en personnel et du classement ont été regroupés, et le personnel a reçu une formation en cours d'emploi en suivant divers cours dans tous les domaines des ressources humaines, en plus de recevoir la formation nécessaire jusqu'à la deuxième étape de la procédure des griefs.

Services consultatifs régionaux

Cette section assure des services de consultation entre la direction et le personnel des bureaux régionaux, en plus de coordonner les activités touchant le classement, le personnel excédentaire et les programmes spéciaux et d'assurer l'uniformité et la coordination des politiques et méthodes.

Des téléconférences et des rencontres spéciales assurent la coordination nécessaire entre le bureau principal et les régions. Les questions traitées ont porté notamment sur les droits des travailleurs saisonniers et la constitution des postes permanents à temps partiel.

Administration des dossiers et des avantages sociaux

Cette section assure l'administration des avantages sociaux et de l'assurance collective pour le personnel du ministère, en plus de tenir à jour les dossiers du personnel. Par suite des modifications apportées au cours de l'exercice à la Loi sur le régime de retraite des fonctionnaires, son travail est de plus en plus complexe. Elle a notamment traité 1 200 demandes provenant de fonctionnaires désireux de racheter leurs périodes fractionnées de travail occasionnel.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail

Le bureau a élaboré et mis en oeuvre les politiques du ministère en vue d'offrir à tous les fonctionnaires un cadre favorisant la santé et la sécurité au travail, en conformité avec la Loi sur la santé et la sécurité au travail. Le personnel du bureau principal a assuré des services de formation à la sécurité au travail et d'hygiène industrielle, en plus d'administrer pour le compte du ministère la Loi sur les accidents du travail.

Il a aussi fourni des services de consultation aux cadres pour l'évaluation des risques que présente le travail pour la santé et offert des services de coordination des activités aux régions dont le programme de sécurité au travail était assuré principalement par les superviseurs régionaux et les directeurs de la sécurité.

Le bureau a participé à la mise en oeuvre de la nouvelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses, qui nécessite la formation du personnel du ministère et l'élaboration de directives à l'intention des directeurs régionaux de la sécurité, et défini des normes touchant les responsabilités et le travail des directeurs de la sécurité.

Bureau des politiques et initiatives

Le bureau comprend la section du développement de projets et politiques, du personnel spécialisé en classement, indemnisation, dotation en personnel et avantages sociaux, et un coordonnateur de l'administration qui relève du directeur.

Il a conseillé la direction en matière de classement, d'indemnisation et de dotation en personnel. Il devrait également fournir à l'avenir des recommandations sur la politique touchant les avantages sociaux. Au cours de l'exercice, il a procédé à l'analyse de certaines politiques, notamment celle touchant les avantages des travailleurs occasionnels. Il a aussi participé à l'élaboration de nouvelles normes gouvernementales, par exemple celles touchant le groupe de gestion du bureau, et élaboré des méthodes pour la constitution de postes permanents à temps partiel et de postes saisonniers.

Développement des projets et politiques

Cette section est chargée d'élaborer et mettre en oeuvre des politiques et méthodes générales touchant les ressources humaines, qui s'appliquent dans divers domaines fonctionnels. Elle a élaboré, coordonné et dirigé des études sur diverses politiques et questions touchant les ressources humaines.

Parmi ses principales réalisations, soulignons la révision des méthodes d'évaluation du rendement du ministère et des études sur l'égalité en matière de rémunération, l'accès à l'information, la protection de la vie privée et les effets des technologies de l'information. Il a aussi élaboré des directives en vue d'améliorer l'assiduité, un programme complet d'orientation à l'intention des nouveaux employés, ainsi que des politiques touchant les conflits d'intérêt, les affectations temporaires et les absences pour raisons de mauvais temps. Il a enfin entrepris la révision des stratégies et des méthodes d'exploitation et de gestion de la direction.

Bureau du développement et de la planification des ressources humaines

Ce bureau comprend deux sections: la Section de planification des ressources et la Section de la formation et du perfectionnement du personnel.

Section de planification des ressources

Le personnel est chargé d'élaborer les méthodes de planification des ressources humaines, de recueillir et mettre à jour les dossiers du personnel du ministère et d'assurer le soutien administratif nécessaire aux cadres hiérarchiques, aux sous-comités et au comité des ressources humaines.

Au cours de l'exercice, il a notamment préparé un plan général de prévisions à long terme des ressources humaines et un programme de planification du remplacement des cadres, approuvé par le comité des ressources humaines du ministère. Le programme de prévisions à long terme présentait les besoins futurs en personnel et les questions à régler en vue de répondre aux besoins futurs du ministère. L'étude de planification proposait des méthodes de gestion des effectifs de cadres.

Section de la formation et du perfectionnement du personnel

Cette section assure un grand nombre de services de formation et de perfectionnement visant à favoriser au sein du personnel l'acquisition de nouvelles compétences.

Elle a organisé divers cours techniques, de gestion et de perfectionnement, auxquels ont participé un grand nombre de personnes. Les responsables de la formation technique ont continué d'offrir leurs services aux fonctionnaires du ministère et aux fonctionnaires municipaux. La section a élaboré et dispensé des services de consultation et des cours spéciaux, et est en voie de mettre sur pied des modules de perfectionnement du personnel.

L'une de ses réalisations principales porte sur l'organisation d'un cours de préretraite subventionné par le ministère, offert dans toutes les régions aux employés du ministère qui prendront leur retraite l'an prochain, ainsi qu'à leurs conjoints. Soulignons aussi la réalisation, en collaboration avec les responsables des relations humaines, d'un nouveau cours de formation en relations humaines à l'intention des superviseurs.

Bureau des relations de travail

Le bureau a participé à des négociations, a représenté le ministère dans des séances d'arbitrage, s'est occupé de la troisième étape de la procédure des griefs et a offert aux cadres et aux superviseurs des services de consultation touchant l'administration de la convention collective. Il a aussi organisé des cours de formation en cours d'emploi à l'intention des généralistes de la Direction sur les ressources humaines. En collaboration étroite avec la Commission de la fonction publique, il a représenté le ministère au comité sur les relations de travail et élaboré des politiques et méthodes sur les relations humaines.

Le personnel s'est occupé davantage des négociations, et le ministère y participe de plus en plus avec la collaboration des régions touchant les questions importantes.

Soulignons enfin l'élaboration d'un cours de formation en relations humaines à l'intention des cadres, qui a été dispensé pour la première fois à l'automne 1985. Ce programme devrait permettre aux cadres de maîtrise de renforcer leur compétence et leur confiance en eux-mêmes en matière de relations humaines.

Bureau des services en français

Au cours de l'année, le ministère a pris un certain nombre d'initiatives dans le but d'améliorer ou d'étendre ses services en français.

Une analyse de la capacité linguistique du personnel du ministère a été réalisée et les renseignements ainsi obtenus seront indiqués dans le dossier de chaque employé.

Le ministère s'est engagé à ce que tout le personnel qui traitera avec le public au Pavillon de l'Ontario à l'Expo 86, soit bilingue. À cette fin, 45 personnes bilingues ont été embauchées.

La traduction et l'impression du matériel relatif au programme de cours de conduite dans les écoles secondaires ont été réalisées au cours de l'année. Cela comprend les manuels des étudiants et des enseignants, ainsi qu'un guide de conduite. Jusqu'à maintenant, seuls les dépliants, les brochures et les affiches qui se rapportaient à ce programme étaient disponibles en français.

Direction de l'approvisionnement et des services

Cette direction est responsable des politiques et méthodes du ministère touchant l'approvisionnement et les services, notamment des services d'achat pour bureau principal et le ministère du Développement du Nord et des Mines. Elle s'occupe de l'achat et de la cession de tous les véhicules moteurs et de l'achat des produits pétroliers, pneus et accessoires, pour le compte du gouvernement.

On trouvera ci-après une description des activités des bureaux et services de cette direction.

Service des soumissions

Ce service, qui assure la sécurité de tous les contrats du bureau principal, a reçu 5 361 soumissions et traité 706 contrats, et 1 447 entrepreneurs ou fournisseurs ont présenté des soumissions.

Il a fait paraître 349 messages publicitaires dans les organes d'information sur les appels d'offre et les avis publics.

La vente de documents relatifs aux contrats, de divers manuels sur les travaux de construction et du bulletin du ministère a rapporté la somme de 80 250 $.

Bureau d'achat et de l'approvisionnement

Ce bureau est chargé de l'achat des matériaux de construction et d'entretien et des fournitures générales du ministère, qui représentent environ 74 000 000 $.

Les responsables de l'achat de véhicules moteurs et de carburant ont uniformisé les appels d'offre et regroupé les achats pour le compte de tous les ministères et organismes du gouvernement ontarien. Les achats se sont élevés à environ 54 000 000 $.

Le personnel des entrepôts a permis au ministère de réaliser d'importantes économies grâce aux achats regroupés et a facilité son travail en mettant à sa disposition le matériel nécessaire. Il a aussi remis à neuf et entreposé les pièces des ponts provisoires utilisés en cas d'urgence. L'Ontario compte actuellement 168 entrepôts.

Le personnel s'occupe aussi de la cession du matériel usagé du ministère, du matériel excédentaire et des véhicules moteurs du gouvernement, par le biais d'appels d'offre ou d'enchères publiques. Ces ventes ont rapporté 4 700 000 $. Il a aussi supervisé, au besoin, l'approvisionnement des bureaux de district.

Le système de contrôle de l'actif à court terme comprend environ 33 800 articles, d'une valeur d'environ 117 000 000 $, dont la coordination est assurée par le personnel.

Section des centres de service et des services de restauration

Les 23 centres de service routiers loués par le ministère à des entreprises pétrolières ont procuré au gouvernement des revenus de 5 600 000 $.

Le personnel administre un important programme d'inspection des centres de service. Il étudie les problèmes qui surgissent et s'assure que l'exploitation de chaque centre respecte les normes des contrats de location. Des visites de suivi lui permettent de s'assurer que les problèmes sont réglés de façon satisfaisante.

Le public a accueilli très favorablement l'initiative prise par Esso en 1984 touchant la rénovation de sa station-service et la construction d'un restaurant Burger King à son centre de Newcastle. Esso a donc décidé d'effectuer des transformations analogues dans ses deux autres centres. Les travaux de construction ont commencé au début de 1985, et les installations de Maple ont été inaugurées à la fin de mars, et celles d'Ingersoll à la fin d'avril.

Gulf Canada a terminé à la fin de juin son programme de rénovation de son centre de service. L'entreprise dispose maintenant de quatre centres modernisés qui offrent des services de restauration et d'appoint en carburant. Chacun de ces centres comporte un restaurant McDonald. L'augmentation des ventes de carburant et de services de restauration témoigne de l'accueil chaleureux réservé par le public à ces nouvelles initiatives de Gulf et d'Esso.

Tous les centres de service offrent des services aux personnes physiquement handicapées: stationnement réservé, toilettes, téléphones, eau potable et restaurants.

Il y a maintenant 12 centres de service qui offrent du gaz propane (contre 10 un an auparavant). Tous les centres sont maintenant munis d'affiches indiquant le prix de l'essence.

Deux centres de renseignements et 18 kiosques d'information touristiques renseignent les automobilistes sur les possibilités d'hébergement et les attractions locales. Les kiosques d'information, administrés par le ministère du Tourisme et des Loisirs, ont été en activité de la mi-juin à la fête du Travail. Le ministère dispose également d'aires de pique-nique dans 21 centres de service.

Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation a mis sur pied deux marchés de produits agricoles à deux centres de service, dont les panneaux de signalisation ont été fournis par le ministère des Transports et Communications.

Bureau des services administratifs

Ce bureau, constitué le 1er novembre 1985 à la suite d'un remaniement, regroupe les aspects fonctionnels des activités de trois sections: la section de la gestion des renseignements, la section des services graphiques et la section des services de bureau. Le nouveau bureau est responsable de la gestion d'une vaste gamme de données, des services de bureau, des techniques d'information, des télécommunications, des services d'hébergement et de la planification des services, installations et produits de graphisme.

Section de la gestion de l'information

Cette section, qui regroupait auparavant la section d'analyse de l'information, la bibliothèque et le registre central du ministère, est chargée d'assurer au ministère divers services de gestion de l'information.

Le personnel a entrepris l'inventaire des dossiers et sources d'information du ministère et l'élaboration de nouveaux programmes de conservation des données enregistrées. Il a mis sur pied un système analytique de classement de la valeur de l'information en vue d'orienter le travail d'inventaire et entrepris la révision du répertoire du ministère sur les ressources en matière d'information. Il a aussi collaboré à l'analyse du projet de loi 34 sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée et étudié ses effets possibles sur les activités du ministère.

Les préposés à l'administration des dossiers et des formulaires ont fourni au ministère divers services de gestion et de consultation:

- étude, conception et réalisation de 2 500 formulaires du ministère et cartes routières;
- transfert des documents inactifs du bureau principal au Centre des dossiers du gouvernement de l'Ontario, aux Archives publiques de l'Ontario (documents présentant un intérêt historique), au service de micro-enregistrement pour transfert sur microfilms, ou aux services d'élimination selon le

cas. Ce travail a porté sur plus de 5 000 pieds cubes de documents;
— enregistrement et conservation au registre central des documents présentant un intérêt à long terme pour le ministère, et mise sur pied de services de consultation sur ces documents à l'intention du public. Le registre central renferme aujourd'hui 6 000 pieds cubes de documents.

Les services de bibliothèque ont fourni des ressources de consultation au ministère et à l'industrie des transports, en plus de faire l'acquisition de publications et de s'abonner à des revues et journaux. Ils offrent des services de consultation, des services de recherche documentaire en direct, des prêts inter-bibliothèques, et publient deux bulletins périodiques ("Library News" et "Journal Contents") pour renseigner le public sur les ressources existantes et les nouvelles acquisitions. La bibliothèque abrite également une salle de lecture où sont regroupés les documents du ministère assujettis à la loi sur l'accès à l'information.

Section des services graphiques

Pour l'ensemble des programmes du ministère, le personnel a répondu à 22 233 demandes de reprographie, représentant plus de 887 000 $.

Ces services font appel à diverses techniques: impression en offset, sérigraphie, reproductions photographiques spéciales en blanc et noir et en couleur, photocopies à grande vitesse, etc.

Le personnel est aussi chargé de la gestion des programmes de cartes d'identification du ministère des Transports et Communications et du ministère du Développement du Nord et des Mines, ainsi que du traitement des demandes d'impression confiées au secteur privé.

Service de distribution et de planification des services graphiques

Ce service, auparavant le service de production et d'appui, fournit des services de "prêt-à-reproduire", d'impression et d'évaluation pour un grande nombre des publications du ministère. Il s'occupe aussi de la diffusion et de la vente des 200 manuels du ministère, dont le contrôle central est assuré par le bureau des services administratifs. Environ 14 000 exemplaires ont été distribués aux bureaux du ministère, aux autres gouvernements et au public.

Le personnel assure la gestion informatique du système directeur du ministère et s'occupe de l'impression et de la distribution des documents.

Il s'occupe également de l'impression, de la vente et de la distribution des cartes géographiques du ministère sur les comtés, les districts et les municipalités régionales, de la carte routière officielle, de la série de cartes Ontario Transportation Map, de la carte officielle des aéroports, du guide Intercity, ainsi que de la distribution au sein du ministère des cartes topographiques du ministère des Richesses naturelles (environ 600 000 ont été distribuées).

Les préposés au service postal sont responsables de l'expédition et de la réception du courrier, ainsi que du service de messagerie entre tous les bureaux régionaux et les bureaux de district. Il s'occupe également du centre de télécopieur et de télex, ainsi que des six unités mobiles de courrier. Le système provincial de transmission de documents par câble sera inauguré au cours du prochain exercice.

Le personnel a expédié 1 578 716 articles, en a reçu 1 379 262, a traité 485 414 envois interministériels et 175 125 communications par télécopieur ou télex.

Section des services de bureau

Cette section regroupe principalement le personnel des services d'exploitation de l'ancien bureau des services spéciaux. Elle est chargée de fournir divers services d'hébergement, de télécommunications et de bureautique.

Services de l'hébergement et des bâtiments

Ce service (auparavant le service de l'hébergement) est chargé de l'aménagement et de la conception des bureaux en vue de répondre aux besoins généraux des programmes du ministère.

D'importants projets de réaménagement ont été réalisés pour la direction des services informatiques, la direction des ressources humaines, la direction de l'immatriculation et du contrôle des permis (nouveau guichet public), la Division des communications, le bureau des biens, la Division du génie et le bureau des services juridiques.

Le personnel a préparé et soumis au Conseil de gestion du gouvernement le plan multi-annuel d'amenagement du ministère et assuré la liaison avec le ministère des Services gouvernementaux touchant les préoccupations relatives à l'amiante au complexe de Downsview et la conception du garage régional de London.

Les responsables du contrôle du matériel, qui assurent la livraison du matériel et des accessoires, ont reçu plus de 3 200 livraisons, traité près de 37 000 articles, et livré 5 200 commandes au ministère des Services gouvernementaux portant sur 15 829 articles.

Service d'essais et de réparation du matériel

Ce service (auparavant l'atelier de réparation et d'essais du matériel) assure la réparation, l'étalonnage et la mise à l'essai d'appareils techniques très spécialisés tels que les théodolites et autres instruments d'arpentage.

Il est également chargé de la réparation des émetteurs-récepteurs des districts, des régions et du bureau principal. Au cours du prochain exercice, les ateliers élargiront leurs services à la réparation des photocopieurs, machines à écrire et matériel divers de bureau.

Service de télécommunications

Un nouveau système de communications radiophoniques a été mis sur pied dans le district de Burlington, qui assure d'excellentes liaisons dans tout le district. Dans le district de London, les travaux d'installation d'un système radio multicanal sont à moitié terminés. La conception d'un nouveau système radio pour Thunder Bay a été achevée, et 40 pour 100 des travaux de génie ont été réalisés; tous les documents et demandes de permis nécessaires ont été présentés au ministère fédéral des Communications. Des négociations ont été entreprises avec le ministère de la Santé et la Sûreté de l'Ontario en vue d'assurer la rentabilité de ce nouveau système.

Un nouveau système de communications téléphoniques électroniques a été installé à Sudbury, Huntsville et Ottawa.

L'installation d'un certain nombre de répondeurs téléphoniques électroniques dans les bureaux de Pembroke, Cornwall, Brockville, Belleville et Ottawa a permis d'améliorer les services d'information routière.

Les appels d'offre ont été reçus touchant le remplacement du standard téléphonique du complexe de Downsview et sont en cours d'évaluation.

Un système provincial de communications par câble a été installé pour remplacer l'ancien réseau téléphonique privé. Ce nouveau système est plus souple et moins coûteux.

L'utilisation du système de téléconférence du ministère s'est accrue de 17 pour 100 par rapport à l'exercice précédent, ce qui représente une moyenne de 18 téléconférences par mois.

Service de la bureautique

Ce service, auparavant le service des améliorations administratives, assure divers services administratifs au ministère des Transports et Communications et au ministère des Affaires du Nord: photocopieurs, copies techniques, traitement de textes et matériel de bureautique. Il s'occupe notamment des études de faisabilité, des analyses des besoins, des normes du matériel, des acquisitions, en plus de collaborer à la mise en place des systèmes de traitement de textes et des photocopieurs.

Le personnel effectue également des études de faisabilité et des études sur les besoins en systèmes de traitement de textes et en photocopieurs pour l'acquisition de nouveaux appareils ou le remplacement des appareils existants. Il fournit aussi des services de consultation sur les applications nouvelles.

Enfin, il répond aux demandes d'entretien touchant les appareils de traitement de textes, les photocopieurs et le matériel de bureautique: au cours de l'exercice, il a ainsi répondu à environ 2 100 demandes.

Direction de l'administration et de la planification financière

Bureau de la planification et du contrôle des budgets

Le bureau assure la liaison entre le Conseil de gestion du gouvernement, le ministère du Trésor et de l'Économie et divers organismes centraux, et est chargé de la planification, de l'évaluation, de l'élaboration, du contrôle et de l'analyse du budget du ministère. Le bureau, qui comprend trois sections, supervise l'élaboration, le contrôle et l'évaluation du budget du ministère.

Le personnel du bureau s'occupe principalement de l'acquisition des ressources nécessaires à la préparation du budget du ministère. Il coordonne la préparation des prévisions touchant les revenus et les dépenses, représente le ministère à toutes les étapes de la répartition des ressources et élabore les demandes du ministère touchant les besoins en personnel et les besoins financiers de l'exercice suivant.

Les analystes du bureau contrôlent les revenus et dépenses, relèvent les écarts et élaborent des solutions financières, en plus de fournir aux responsables des programmes le soutien nécessaire à la gestion annuelle des resources financières.

Le personnel chargé de l'évaluation coordonne l'application du principe de la gestion par résultats aux méthodes de gestion du ministère.

Bureau des systèmes financiers

Le personnel fournit l'aide nécessaire au responsables de la gestion des ressources financières touchant les systèmes informatiques et méthodes d'analyse. Il est également chargé de la mise sur pied et de l'extension des systèmes financiers, ainsi que du maintien de l'efficacité des systèmes existants.

Il assure ainsi aux gestionnaires les analyses financières et les évaluations nécessaires au contrôle, à l'évaluation du rendement, aux données financières et à la présentation des rapports.

Bureau de vérification des qualifications

Le personnel est chargé de vérifier si les entrepreneurs répondent aux normes de qualification établies par le ministère et d'apporter les améliorations nécessaires à ces normes. Le ministère compte aujourd'hui plus de 360 entrepreneurs qualifiés.

Bureau du chef comptable

Ce bureau assure l'ensemble des fonctions comptables que l'on retrouve dans une grande entreprise: liste de paie, comptes-clients et comptes-fournisseurs, dossiers financiers, préparation des états financiers et liaison avec le ministère du Trésor et de l'Économie.

Il regroupe trois bureaux:

Bureau des dépenses

Le personnel élabore les principes et méthodes touchant les comptes-fournisseurs, les comptes de frais, la paie et les subventions, en plus de mettre en oeuvre les méthodes régissant l'émission et la distribution des chèques de paie, et le traitement des données des comptes-fournisseurs pour l'émission des chèques du Trésor et des données touchant les dépenses.

Il coordonne les politiques, les méthodes et les budgets relatifs aux allocations de relocalisation des employés.

Il s'assure également que les comptes de frais sont conformes aux règlements et fournit des données statistiques.

Bureau de contrôle des revenus

Ce bureau est chargé de l'élaboration des politiques et méthodes relatives au contrôle des revenus et au partage des coûts.

Il s'occupe du traitement et de l'enregistrement des données touchant les comptes-clients et du rapprochement des avances et paiements du compte central.

Il dépose également dans le fonds consolidé des revenus tous les revenus reçus et les dépenses remboursées au Trésor.

Il est également chargé du rapprochement des sommes déposées directement par les agents des bureaux des permis et de l'immatriculation, de la préparation des comptes-clients pour les ententes du ministère touchant le partage des coûts, de la préparation et de la distribution de tous les dossiers statistiques financiers, ainsi que de la coordination des activités quotidiennes touchant la préparation des rapports financiers et statistiques.

Comptabilité et administration – Bureau principal

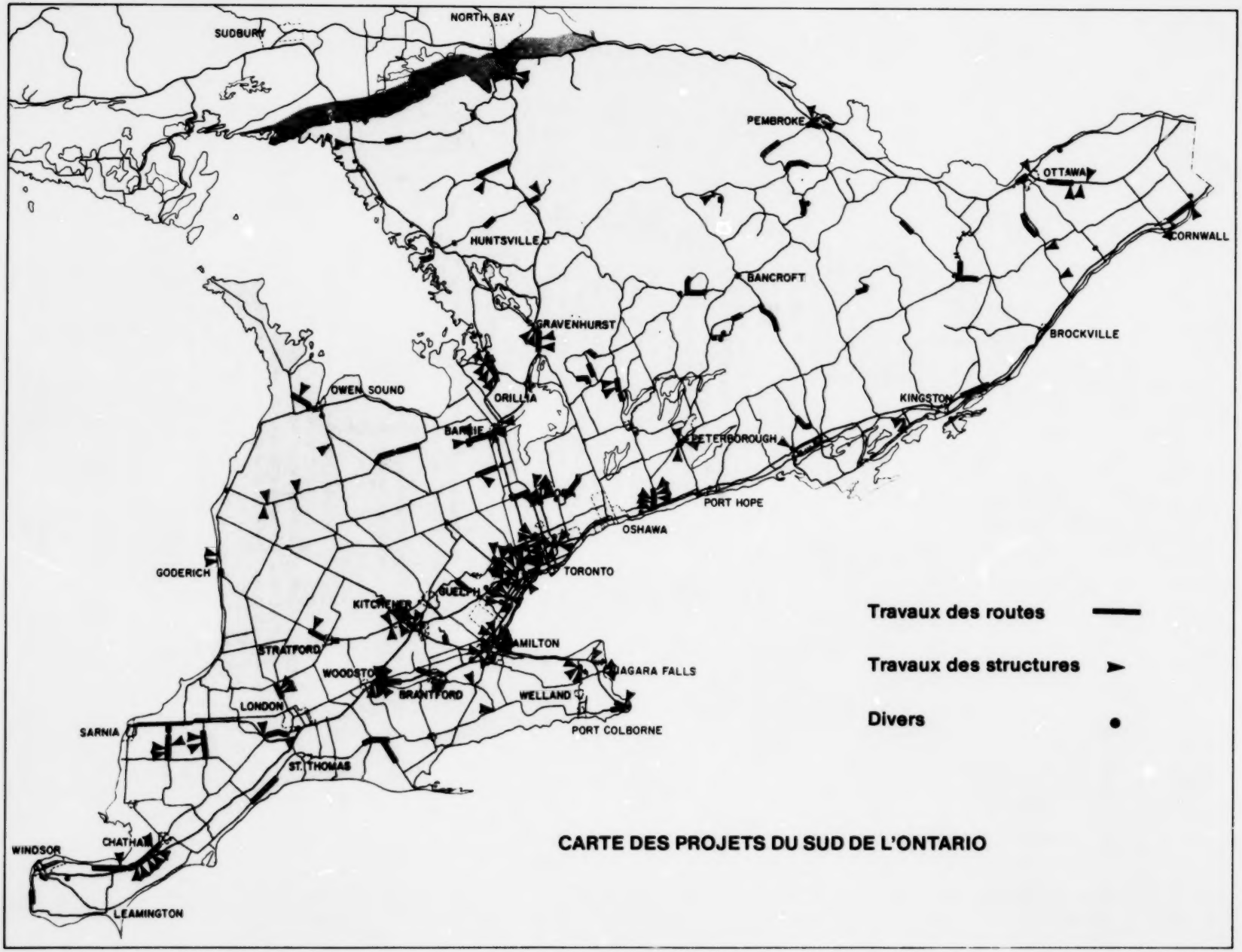
Le personnel fournit un service comptable et administratif régional au bureau principal du ministère et au ministère du Développement du Nord et des Mines par le biais de quatre sections distinctes.

La section de la paie et du personnel s'occupe du registre des présences et du contrôle et de la distribution des chèques de paie.

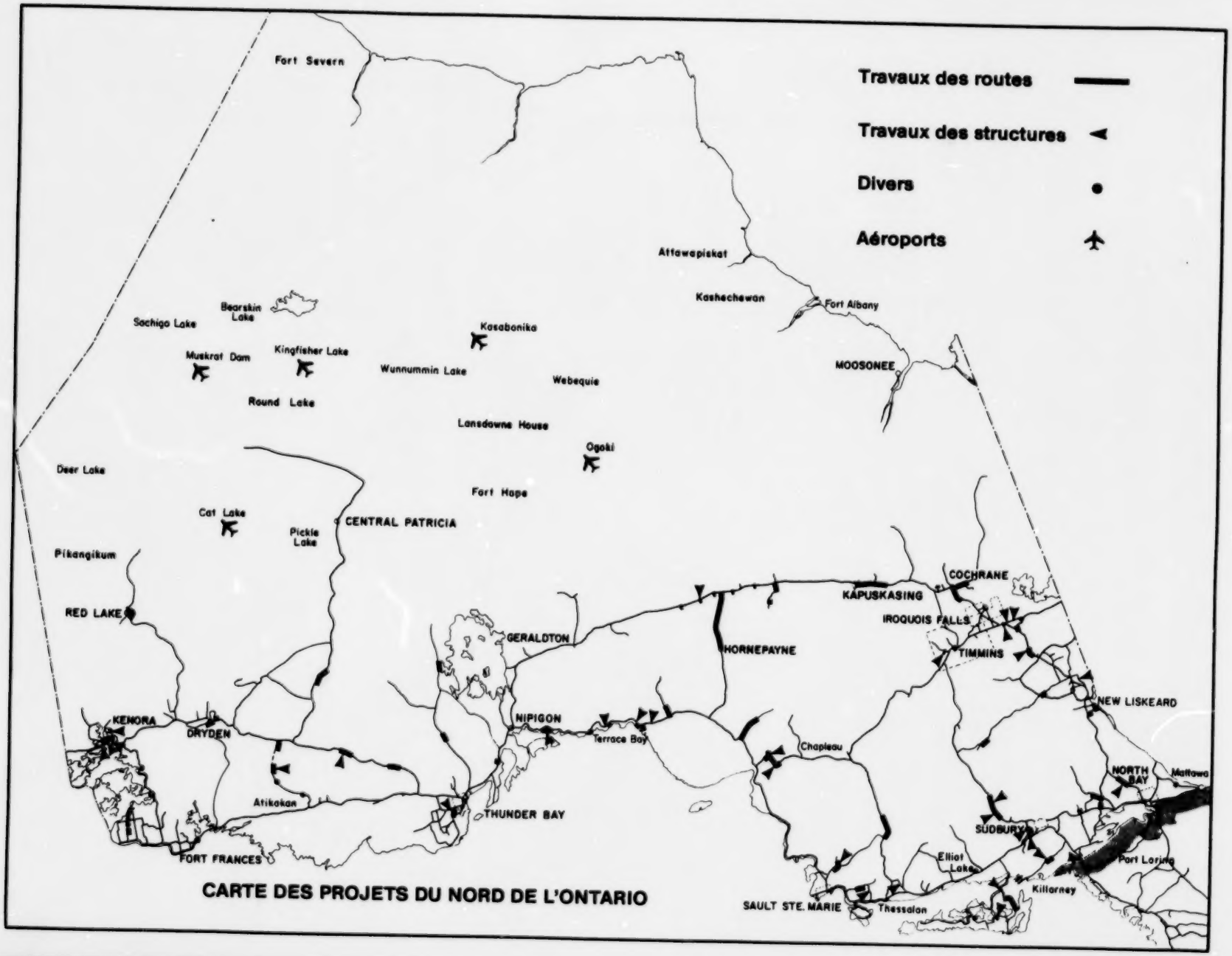
La section du budget est chargée de l'enregistrement des dépenses par centres de coûts et du recouvrement des dépenses en conformité avec les ententes préétablies au nom des responsables des centres de coûts du bureau principal.

La section des comptes-fournisseurs s'occupe du règlement des factures, des comptes de frais du personnel, des comptes interministériels et des honoraires des conseillers en conformité avec les ententes existantes. Elle s'occupe aussi du compte des avances du bureau principal.

La section de l'administration fournit au bureau principal divers services: ventes aux enchères, appels d'offres, service postal de messagerie, etc.



CARTE DES PROJETS DU SUD DE L'ONTARIO



CARTE DES PROJETS DU NORD DE L'ONTARIO

CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE DE LA ROUTE

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
7	Véhicles non immatriculés	53.605	41.707
9 (1)	Déclarations inexactes	47	52
9(2)	Défaut de communiquer un changement d'adresse	1.610	11.291
10	Véhicules sans plaque d'immatriculation	949	1.372
12	Violations relatives aux plaques d'immatriculation	4.467	5.003
13	Mauvaise utilisation des plaques d'immatriculation	745	650
18 (1)	Conduite sans permis ou catégorie inappropriée	21.272	21.465
18 (3)	Conduite en contravention à une condition	2.712	2.220
19	Défaut de présentation du permis de conduire	21.524	21.863
21 (1) a. b. c. d	Violations relatives au permis de conduire	452	439
22	Conduite pendant la suspension du permis (permis d'une autre province)	19	23
23	Conduite d'un véhicules par un conducteur de moins de 16 ans	24	40
30 (2)	Possession illégale d'un certificat d'immatriculation	4	3
30 (3)	Possession illégale d'un permis de conduire	105	121
35	Conduite pendant la suspension du permis	12.544	13.368
41	Aucun permis de commerce de véhicules automobiles	31	0
42	Violations relatives au répertoire des véhicules d'occasion	7	0
44	Violations relatives aux exigences touchant les feux	10.621	9.745
46	Freins défectueux	1.664	1.412
48	Accessoires défectueux (rétroviseurs, pare-brise, etc.)	354	339
52 (1)	Pneus défectueux ou inappropriés	1.418	1.607
55 (1) a & b	Vue obstruée du conducteur	156	167
55 (2)	Enduit de couleur interdit	68	53
55 (3)	Enduit de couleur qui obscurcit l'intérieur du véhicule	259	284
56 (1) a & b	Glaces non dégagées	1.317	1.163
57	Bruit excessif ou vapeurs provenant du moteur	12.188	10.592
58	Aucun signal pour véhicules lents	72	75
61 (2)	Avertisseur radar interdit	1.017	2.473
62	Véhicules tractés sans fixations appropriées	1.014	900
65 (2)	Véhicules défectueux	2	0
65 (3)	Défaut d'accepter l'inspection du véhicule	1.266	1.102
67	Conduite d'un véhicule défectueux	2.302	2.240
68	Défaut de présenter la preuve d'inspection requise	634	599
69	Affichage d'une vignette d'inspection non fournie par le ministère	2	3
71	Violations relatives au certificat d'inspection mécanique	2	0
87	Véhicules utilitaires sans le nom du propriétaire	423	302
88	Conducteur ou passager d'une motocyclette sans casque de sécurité	2.047	1.652
90 (2)	Ceinture de sécurité modifiée ou inefficace	996	775
90 (3)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité ou mauvaise utilisation (conducteur)	59.478	47.129
90 (4)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité (passager)	4.134	4.288
90 (6)	Défaut du conducteur de s'assurer que le passager a bouclé sa ceinture de sécurité	3.839	3.551
92 (1)(2)(5)(6)(7)(9)(10)	Véhicule surdimensionné	1.371	1.415
93 (7)	Violations relatives aux permis spéciaux	266	347
93 (1)	Surcharge par rapport au permis	7	12
93 (2)	Défaut de présenter le permis de propriété d'un véhicule utilitaire	8	19
93 (4)	Violations relatives aux surcharges interdits le printemps	1	0
94 (1 & 2)	Chargement inapproprié ou faisant saillie à l'arrière du véhicule	2.363	2.515
98 (1) (1b)	Poids excessif – pneus	6	15
99 (1) a	Poids excessif – un essieu (un pneu)	11	30
99 (1) b	Poids excessif – un essieu (deux pneus)	990	976
99 (1) c	Poids excessif – deux essieux	4.771	6.450
99 (1) d	Poids excessif – trois essieux	128	219
99 (2)	Poids excessif – deux essieux (un pneu)	6	3
99 (3)	Poids excessif – trois essieux (un pneu)	0	4
99 (4)	Poids excessif – essieu avant (non vérifié)	41	52
99 (6)	Poids excessif – essieu avant (poids maximum admis)	15	0
100 (a)	Poids excessif – ensemble de deux essieux	28	0
100 (b)	Poids excessif – ensemble de trois essieux	86	136
100 (c)	Poids excessif – ensemble de quatre essieux	23	21
101 (1) (abc)	Poids brut maximum admis	1.425	2.373
101 (2) (3)	Défaut de présenter une autorisation	47	20
102 (3)	Poids excessif durant la période de gel	44	244
103	Poids excessif, routes de catégorie B	3	7

CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE DE LA ROUTE

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
104 (1)	Poids excessif par rapport aux limites admises	2.081	3.531
104 (2) (5)	Défaut de présenter un permis	19	3
109	Vitesse supérieure d'au moins 50 km/h à la limite	3.248	3.928
109	Vitesse de 29 à 50 km/h supérieure à la limite	81.338	99.745
109	Vitesse de 15 à 30 km/h supérieure à la limite	238.133	253.391
109	Vitesse supérieure à la limite de moins de 16 km/h	396.614	308.488
111	Conduite imprudente	17.667	18.278
113	Vitesse anormalement réduite	131	96
114	Défaut d'obéir à un agent de police	183	144
114 (3)	Conduite d'un véhicule sur une route fermée	147	540
115	Défaut de céder le passage	163	162
116	Défaut de s'arrêter à une route à priorité	46.503	40.108
118	Défaut de respecter un panneau de cession de passage	558	569
119	Défaut de céder le passage à l'entrée d'une route	7.211	7.788
120	Défaut de respecter un passage pour piétons	2.648	1.665
121 (1)	Virage à droite interdit	65	0
121 (2)	Virage à droite interdit à une intersection	2.398	2.222
121 (3)	Virage à droite interdit – chaussée à plusieurs voies	269	233
121 (4)	Virage à gauche interdit devant un véhicule approchant en sens inverse	6.065	6.508
121 (5)	Virage à gauche interdit à une intersection	5.616	5.551
121 (6)	Virage à gauche interdit, chaussée à plusieurs voies	883	586
122 (1)	Défaut de signaler un virage	14.641	14.967
122 (2)	Défaut de signaler un départ	4.093	3.961
122 (4a) (4b)	Signalisation manuelle inappropriée	5	3
122 (5)	Signalisation inappropriée	30	33
122 (6)	Mauvaise utilisation du dispositif de signalisation	64	62
122 (7) (7a) (7b)	Défaut de signaler un arrêt	111	77
123	Demi-tour interdit	177	173
124 (5)	Défaut de respecter un feu rouge	42.985	35.270
124 (7)	Défaut de respecter un feu jaune	5.777	1.067
124 (8) (9) (10) (11)	Défaut de respecter une flèche clignotante	3.473	6.684
124 (12)	Défaut de respecter la priorité aux piétons	518	415
124 (13)	Virage interdit	16.495	7.384
124 (25)	Défaut de respecter un feu de signalisation	12	0
125 (3)	Défaut de respecter un feu rouge temporaire	54	17
125 (4)	Défaut de respecter un feu jaune temporaire	41	55
126	Défaut de circuler à droite sur une chaussée à plusieurs voies	160	89
127 (1) (2)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicules	2.089	2.127
127 (3)	Défaut de se ranger sur la droite	141	86
127 (4)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicules lors d'un dépassement	469	519
127 (5)	Défaut de se déporter à droite ou à gauche	50	45
127 (6)	Dépassement inapproprié	21	21
127 (7) (a) (b)	Dépassement inapproprié	1.090	1.206
128	Conduite à gauche du centre de la chaussée	1.347	1.297
129 (1)	Dépassement à droite	169	237
129 (2)	Dépassement dangereux à droite	2.778	2.944
130 (1)	Défaut de respecter les panneaux des accotements	591	521
132	Circulation interdite dans une rue à sens unique	4.995	3.519
133 (a)	Changement de voie dangereux	5.741	5.510
133 (b)	Conduite dans la voie du centre d'une chaussée à trois voies	118	112
133 (c)	Défaut d'emprunter une voie pour circulation lente	3.544	2.179
135 (a) (b)	Conduite inappropriée sur une chaussée à deux voies	585	622
135a	Marche arrière sur une autoroute	18	154
136 (1)	Suivre un véhicule de trop près	16.329	17.677
136 (2)	Suivre un véhicule utilitaire de trop près	313	231
137 (1)	Défaut de céder le passage à un véhicule de pompiers, etc.	286	245
137 (2)	Suivre un véhicule de pompiers	18	12
140	Encombrement du siège du conducteur	320	271
141	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau	185	136
142	Conduire un véhicule sous les barrières d'un passage à niveau	182	186
143	Ouverture inappropriée des portes d'un véhicule	307	317

CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE DE LA ROUTE

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
144 (1)	Dépassement inapproprié d'un tramway immobilisé	139	78
144 (2)	Dépassement à gauche d'un tramway	28	23
145	Conduite inappropriée à l'approche d'un animal	3	1
146	Défaut d'utiliser les feux de croisement	1.001	874
147	Stationnement inapproprié sur la chaussée	561	603
147 (8)	Aucun feu de détresse sur un véhicule utilitaire	13	7
147 (9)	Aucune torche sur un véhicule utilitaire	19	12
147 (10)	Véhicule qui gêne la circulation	522	396
148	Course sur un route	62	50
150 (b)	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau (autobus scolaires ou véhicules utilitaires)	25	25
151 (5)	Défaut de s'arrêter devant un autobus scolaire	940	540
*151 (6)	Défaut de s'arrêter derrière un autobus scolaire	149	156
151 (7a) (7b) (7c)	Défaut d'utiliser les feux de signalisation (autobus scolaires)	32	1
151 (9)	Utilisation inappropriée des feux de signalisation (autobus scolaires)	6	0
151 (14)	Défaut d'éteindre les clignotants (autobus scolaires)	24	1
152 (3)	Défaut de respecter le panneau d'arrêt d'un autobus scolaire	81	78
156	Jeter des ordures sur la route	649	0
158 (2)	Défaut de respecter les indications des panneaux	3.284	3.034
159	Défaut de respecter les indications des panneaux	13	18
173	Défaut de signaler un accident	4.282	3.869
174	Quitter les lieux d'un accident	2.729	2.696
175	Défaut de signaler les dommages causés	58	665
189a	Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	861	838
	Divers	6.776	1.034
	TOTAL	**1.201.565**	**1.103.876**

* Infractions auparavant regroupées avec les infractions à l'article 151 (5)

CONDAMNATIONS AU TITRE DES RÈGLEMENTS D'APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
484	Infractions relatives aux autobus scolaires	8	1
469 (14) (15) (16) (17)	Infractions relatives aux plaques d'immatriculation	62	44
462	Infractions relatives aux motocyclettes	593	736
462 (13)	Infractions relatives aux catégories de permis de conduire	32	62
462 (19)	Défaut de signaler un changement de nom ou d'adresse	1.421	1.299
462 (20)	Défaut de signer son permis de conduire	897	700
469 (21)	Un phare défectueux	3	3
477 (4)	Stationnement inapproprié	321	275
494 (2)	Utilisation interdite de pneus à crampons	85	45
485	Défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité pour jeuness enfants	0	12
	Divers	2.879	74
	TOTAL	**6.211**	**3.251**

CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE CRIMINEL DU CANADA

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
203	Négligence criminelle entraînant un décès	19	34
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	13	16
233 (1)	Négligence criminelle	163	138
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	1.367	1.368
233 (4)	Conduite dangereuse	1.191	1.211
234	Conduite avec les facultés affaiblies	19.497	18.770
234.1	Refus d'inspection	743	733
235 (2)	Refus de subir un alcootest	3.229	3.017
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	22.772	21.589
*242	Conduite sans autorisation	0	6
	TOTAL	**48.994**	**46.882**

* Infraction nouvelle depuis le 4 décembre 1985, par suite des modifications apportées par le projet de loi C-19.

CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE CRIMINEL DU CANADA (JEUNES CONDUCTEURS)

ARTICLE	INFRACTIONS	1985
203	Négligence criminelle entraînant un décès	1
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	2
233 (1)	Négligence criminelle	14
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	24
233 (4)	Conduite dangereuse	47
234	Conduite avec les facultés affaiblies	87
234.1	Refus d'inspection	1
235 (2)	Refus de subir un alcootest	6
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	121
	TOTAL	**303**
	TOTAL DES CONDAMNATIONS AU TITRE DU CODE CRIMINEL	**47.185**

CONDAMNATIONS AU TITRE DE LA LOI SUR LES MOTONEIGES

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
2 (1)	Conduire ou laisser conduire un véhicule non immatriculé	224	108
2 (2)	Défaut d'immatriculer un véhicule	0	18
2 (3)	Défaut de présenter une preuve de délivrance d'un permis (aucune plaque)	1	0
2 (7)	Défaut de présenter le numéro d'enregistrement	106	149
2 (8)	Défaut de présenter un permis	298	119
3 (1)	Déclaration fausse	1	0
3 (2)	Défaut de signaler un changement d'adresse	0	3
3 (3)	Défaut de signaler un changement de propriétaire	14	27
4	Chiffres de la plaque d'immatriculation non visibles	0	3
5	Conduire sur une route interdite	58	82
7	Traverser une route de façon inappropriée	6	5
8 (1) (2)	Conduire sur une route ou en bordure d'une route sans permis	118	153
11 (1)	Utiliser ou laisser utiliser un véhicule non assuré	173	261

CONDAMNATIONS AU TITRE DE LA LOI SUR LES MOTONEIGES

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
11 (3)	Défaut de présenter une preuve d'assurance	35	0
11 (4)	Présenter une fausse preuve d'assurance	2	0
12 (1)	Défaut de signaler une collision	18	10
12 (2)	Défaut de présenter un rapport d'accident (policiers)	2	0
13 (1)	Vitesse excessive	24	33
14	Conduite imprudente	41	50
15 (1)	Défaut de présenter un enregistrement	36	67
16 (1)	Silencieux inapproprié	2	0
17	Remorquage interdit	1	0
18	Défaut de porter un casque de sécurité	215	276
25 (3)	Défaut de respecter les indications des panneaux routiers	9	0
	Divers	18	0
	TOTAL	**1,411**	**1,364**

CODE CRIMINEL DU CANADA (MOTONEIGES)

ARTICLE	INFRACTIONS	1984	1985
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	0	0
233 (4)	Conduite dangereuse	0	0
234	Conduite avec les facultés affaiblies	6	14
235	Refus de passer un alcootest	0	1
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	10	2
	TOTAL	**16**	**17**

RÈGLEMENTS MUNICIPAUX (MOTONEIGES)

RÉSUMÉ DES CONDAMNATIONS (MOTONEIGES)

Loi sur les motoneiges	1,411	1,364
Code criminel du Canada	16	17
Règlements d'application	52	15
Règlements	10	6
TOTAL	**1,505**	**1,402**

SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE	1984	1985
SUSPENSIONS ORDONNÉES PAR LES TRIBUNAUX (CODE DE LA ROUTE)		
Conduite imprudente	275	311
Vitesse supérieure de plus de 30 km/h à la limite de 50 km/h	149	210
Course	8	8
Quitter les lieux d'un accident	115	136
Divers	415	458
TOTAL	**962**	**1,123**
SUSPENSIONS OBLIGATOIRES (CODE DE LA ROUTE)		
Conduire un véhicule pendant la suspension du permis (article 35)	12,415	13,236
Divers	0	0
TOTAL	**12,415**	**13,236**
SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE (SYSTÈME DE POINTS D'INAPTITUDE)		
Suspension après 6 et 15 points d'inaptitude	19,748	19,074
Suspension pour défaut de se présenter à l'entrevue	1,072	1,581
Suspension à la suite d'une entrevue	1,009	681
TOTAL	**21,829**	**21,336**

SUSPENSION DISCRÉTIONNAIRE (CODE DE LA ROUTE, ARTICLE 30)		
Trouble médical	1,183	1,263
Défaut de présenter un rapport médical	2,521	2,831
TOTAL	**3,704**	**4,094**
AUTRES SUSPENSIONS		
Indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles	3,569	7,682
Défaut de payer une amende imposée par les tribunaux	1,320	1,388
Défaut de payer une amende imposée par le Code de la route	55,649	74,115
TOTAL	**60,538**	**83,185**
SUSPENSIONS OBLIGATOIRES (CODE DE LA ROUTE) POUR INFRACTIONS AU CODE CRIMINEL		
Négligence criminelle	182	173
Conduite dangereuse	1,107	1,154
Conduite avec les facultés affaiblies	18,930	18,031
Refus de subir un alcootest	3,095	2,766
Taux d'alcoolémie de 0,08	21,976	20,751
Quitter les lieux d'un accident	1,297	1,322
Défaut de fournir l'aide nécessaire	691	659
TOTAL	**47,278**	**44,856**
NOMBRE TOTAL DE SUSPENSIONS	**146,726**	**153,471**

SYSTÈME DE POINTS D'INAPTITUDE

MESURES DE PERFECTIONNEMENT DES CONDUCTEURS	1984	1985
Lettres aux apprentis-conducteurs	41,408	40,351
Lettres aux conducteurs	108,205	107,118
Entrevues	28,104	28,018
SUSPENSIONS		
Suspension après accumulation de 15 points d'inaptitude	4,205	3,397
Suspension après accumulation de 6 points d'inaptitude	15,003	15,309
Suspension après une deuxième accumulation de 15 points d'inaptitude	540	368
Défaut de se présenter à une entrevue	1,072	1,518
Entrevue non satisfaisante	1,006	681
Nombre de suspensions totales	**21,826**	**21,273**

STATISTIQUES 1985 SUR LE PERFECTIONNEMENT DES CONDUCTEURS

RÉSUMÉ

	1983	1984	1985
NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE EN ONTARIO	5,380,259	5,513,911	5,660,422
NOMBRE DE CONDAMNATIONS			
Véhicules moteur	1,416,084	1,318,214	1,202,563
Motoneiges	1,631	1,505	1,402
TOTAL	**1,379,055**	**1,319,719**	**1,203,965**
NOMBRE DE PERMIS DE CONDUIRE SUSPENDUS	154,896	146,726	153,471
NOMBRE D'EXAMENS MÉDICAUX ET DE LA VUE	94,276	112,769	113,255